VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 117)**

z dnia 10 kwietnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 117)

10 kwietnia 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, oraz posła **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła i zaopiniowała:

– poselski wniosek o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka (druk nr 3344).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz **Anna Moskwa i Grzegorz Witkowski** podsekretarze stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Przemysław Daca** prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Jerzy Słomiński** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Włodzimierz Kotuniak** dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku, **Wiesław Piotrzkowski** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Arkadiusz Wołos** dyrektor Instytutu Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie, **Joanna Szlinder-Richert** zastępca dyrektora do spraw naukowych Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni, **Łukasz Greinke** prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., **Piotr Nowak** wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., **Artur Trzeciakowski** prezes Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Jacek Cichocki** wiceprezes do spraw rozwoju oraz **Kazimierz Drzazga** wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wraz ze współpracownikami, **Paweł Brzezicki** zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, **Jerzy Wysoczański** przewodniczący prezydium Zespołu Doradczego do spraw Rybołówstwa Bałtyckiego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wiceprezes Związku Rybaków Polskich, **Grzegorz Szomborg** przewodniczący Zespołu Doradczego do spraw Rybołówstwa Bałtyckiego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, członek zarządu Związku Rybaków Polskich, **Paweł Kozioł** członek Zespołu Doradczego do spraw Rybołówstwa Bałtyckiego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, prezes zarządu Stowarzyszenia Rybaków Łodziowych „Mierzeja", **Grzegorz Hałubek** prezes Związku Rybaków Polskich, **Wiesław Purzycki** prezes Stowarzyszenia Producentów Ryb Łososiowatych, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Ireneusz Lewandowski** kapitan żeglugi wielkiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Małgorzata Siedlecka-Nowak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry, witam państwa serdecznie… proszę o zamknięcie drzwi.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości. Wśród gości witam pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, panią Annę Moskwę, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Wybaczycie państwo, zawsze wyczytuję gości z imienia i nazwiska, ale dzisiaj państwa jest tak dużo, za co dziękuję, jest tak wiele osób chętnych do posłuchania i, być może, do wypowiedzi, że – po prostu – wszystkich państwa serdecznie witam. W momencie kiedy będzie czas dla gości, bardzo proszę o przedstawienie się do mikrofonu, żebyśmy wiedzieli, kto zabiera głos.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie i zaopiniowanie poselskiego wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Marka Gróbarczyka, jest to druk nr 3344.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny.

Sprzeciwu nie słyszę.

Marszałek Sejmu w dniu 3 kwietnia bieżącego roku skierował do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poselski wniosek o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka w celu zaopiniowania. Do reprezentowania wnioskodawców został upoważniony pan poseł, wiceprzewodniczący Tadeusz Aziewicz. Następnie przeprowadzimy dyskusję. Po jej zakończeniu Komisja pozytywnie, lub negatywnie, zaopiniuje skierowany wniosek i wybierze posła sprawozdawcę.

Przystępujemy zatem do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana posła Tadeusza Aziewicza o krótkie przedstawienie wniosku. Proponuję procedurę jak zwykle. Potem otworzę dyskusję i przekażę głos państwu parlamentarzystom a następnie panu ministrowi, który będzie mógł ewentualnie wskazać osoby, które w jego imieniu zabiorą głos. Państwo również będziecie mogli zadawać pytania lub wypowiadać się, wtedy proszę się przedstawiać.

Bardzo proszę, panie pośle, oddaję panu głos.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Dziękuję pięknie.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni goście, przypadło mi w udziale dosyć smutne zadanie a mianowicie uzasadnienie wniosku o odwołanie pana ministra Marka Gróbarczyka, wniosku Klubu Parlamentarnego Platforma Obywatelska – Koalicja Obywatelska, który podpisało ponad stu posłów. Jest to efekt pewnej wspólnej refleksji.

Wniosek ten składamy z głębokim przekonaniem, że pan minister Marek Gróbarczyk, pełniąc funkcję ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, szkodzi polskiej gospodarce. Poprzez swoje decyzje i działania wykorzystuje ministerstwo, przede wszystkim, do realizacji interesów politycznych swojego ugrupowania, co niestety, dzieje się kosztem powierzonych mu sektorów gospodarki a szczególnie przemysłu stoczniowego, polskich państwowych armatorów oraz żeglugi śródlądowej.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kierowane przez pana ministra stało się *de facto* resortem propagandy. Jego główna aktywność – doświadczam tego sam, uczestnicząc w pracach Komisji – to przede wszystkim kreowanie i upowszechnianie czarnego wizerunku gospodarki morskiej pod rządami poprzedników oraz składanie obietnic na ogół odwołujących się do sentymentów wywodzących się z czasów minionych, kiedy Polska była członkiem RWPG a nasze stocznie, lekceważąc rachunek ekonomiczny, produkowały statki dla ZSRR.

W retoryce pana ministra można dostrzec także nawiązania do etatyzmu z pierwszej połowy XX wieku. Z konieczności, ponieważ mamy ograniczony czas, skupiliśmy się na ośmiu wątkach, które są opisane w uzasadnieniu do wniosku. Oczywiście, wątki te można rozwijać. Właściwie każdy dzień przynosi jakieś nowe sytuacje. W ubiegłym tygodniu sam doświadczyłem faktu, że mając szerokie kompetencje, ministerstwo produkuje także *fake newsy*, ale do tego odniosę się jeszcze tutaj, albo na sali sejmowej.

Struktura zarządzania to pierwszy poważny problem dotyczący nie tylko pana ministra, ale całego rządu czy większości parlamentarnej, ponieważ to ona przesądziła o określonej strukturze. Zwracam tutaj uwagę na inspirację dziedzictwem PRL-u. Mam

na myśli powrót tzw. Polski resortowej. Obecna struktura zarządzania gospodarką morską wprost nawiązuje do PRL-owskich zjednoczeń. Z perspektywy czasu wyraźnie widać, że tworząc Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kierowano się celami o charakterze politycznym. Na dalszym planie znalazła się jakość zarządzania kluczową dla tego obszaru infrastrukturą, co widać wyraźnie na przykładzie portów morskich i fundamentalnych dla ich rozwoju dróg lądowych, którymi w efekcie dobrej zmiany zarządzają teraz dwa odrębne resorty. Dzieje się to w czasie, kiedy świat podąża w kierunku transportu intermodalnego i integracji jego różnych gałęzi.

Z kolei połączenie funkcji właścicielskich z regulacyjnymi w obszarze przedsiębiorstw – jak wiemy, branżowy minister zajmuje się także nadzorem właścicielskim portów morskich i firm żeglugowych – to konsekwencja myślenia o gospodarce w kategoriach resortowych, czego widocznym skutkiem są próby ręcznego sterowania. Przykładem jest nietransparentne finansowanie restrukturyzacji Polskiej Żeglugi Morskiej ze środków portów morskich. Jak wiadomo, porty w Gdyni i Szczecinie zainwestowały w obligacje wyemitowane przez Polską Żeglugę Morską, znajdującą się w zarządzie komisarycznym. Szczegóły tej transakcji do dzisiaj ukrywane są nawet przed sejmową komisją. Nie dam głowy, czy porty odzyskałyby swoje pieniądze, gdyby nie interpelacje i zapytania składane przez posłów opozycji. Patrząc szerzej, systemowo, tego rodzaju działania mogą prowadzić i pewnie prowadzą do obniżenia mikroekonomicznej efektywności i osłabienia konkurencyjności poszczególnych przedsiębiorstw.

Drugi punkt dotyczy jakości nadzoru właścicielskiego. Jakość nadzoru właścicielskiego nad podmiotami działającymi w obszarze gospodarki morskiej budzi niepokój nie tylko z powodu, w naszym przekonaniu, wadliwej struktury rządu. Spółki zależne od Skarbu Państwa stały się powyborczym łupem dla osób związanych z Prawem i Sprawiedliwością. Nierzadko działo się to i dzieje kosztem doświadczonych menedżerów. W skolonizowanych podmiotach (pan podsekretarz cieszy się, bardzo mi miło…) można dostrzec znaczny wzrost kosztów, głównie związanych z zatrudnieniem nowych osób, w wielu wypadkach spowodowanym realizacją celów o charakterze politycznym. Zauważalne jest także duże zainteresowanie nowej kadry egzotycznymi podróżami, do czego znakomitym pretekstem stał się rejs dokoła świata żaglowca „Dar Młodzieży".

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Jachtu…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Żaglowca… jest kilka pomyłek, prostuję je – tak, żaglowca.

Panie podsekretarzu a stępka to nie statek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, bardzo przepraszam – to ja prowadzę obrady Komisji i bardzo proszę, żeby najpierw wzajemnie się wysłuchać, czas na polemikę będzie na pewno.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

W takim razie powtórzę akapit.

Zauważalne jest także duże zainteresowanie nowej kadry egzotycznymi podróżami, do czego znakomitym pretekstem stał się rejs dokoła świata żaglowca „Dar Młodzieży", witanego w portach całego globu przez liczne delegacje ministerstwa i zależnych od niego podmiotów, również uczelni.

Przemysł stoczniowy to najważniejszy wątek. W trakcie rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego została przeprowadzona transformacja przemysłu stoczniowego dostosowująca ten sektor do realiów rynkowych oraz unijnych regulacji dotyczących pomocy publicznej. Prawo i Sprawiedliwość doszło do władzy uprawiając agresywną propagandę mającą na celu zdeprecjonowanie tego dorobku. Działo się to głównie poprzez budowanie nieprawdziwego, czarnego obrazu sektora stoczniowego, rzekomo znajdującego się w ruinie.

Dzisiejszy minister, pan Marek Gróbarczyk bardzo aktywnie uczestniczył wówczas w upowszechnianiu złej, nieuzasadnionej emocji na temat stanu polskich stoczni. Wyjąt-

kowo paskudne, panie ministrze, było obciążanie rządu Donalda Tuska odpowiedzialnością za to, że nie odwołał się od decyzji Komisji Europejskiej dotyczącej likwidacji stoczni w Gdyni i Szczecinie, podczas gdy powszechnie wiadomo, że stocznie te po rządach między innymi Prawa i Sprawiedliwości były w tak kiepskiej kondycji, że nie przetrwałyby do decyzji Trybunału w Luksemburgu. Alternatywą dla kontestowanej przez Prawo i Sprawiedliwość, korzystnej dla pracowników ustawy kompensacyjnej, była dzika upadłość.

Po wyborach pan minister składał obietnice reindustrializacji i odbudowy przemysłu stoczniowego. Kluczowym narzędziem ich realizacji miała być ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, potocznie zwana ustawą stoczniową, która miała spowodować skokową poprawę sytuacji w tym sektorze. Według szacunków resortu, ustawa ta już po roku miała przynieść zwiększenie obrotów związanych z zakupem części do budowy statków o około 2 000 000 tys. zł a w stoczniach powiększenie zatrudnienia o około 5 tys. pracowników.

Jak wiemy, ustawa stoczniowa weszła w życie w początkiem 2017 roku, ale działa tylko częściowo, bowiem Komisja Europejska zakwestionowała jej kluczowe zapisy i wszczęła w tej sprawie dochodzenie. W dniu 15 stycznia 2018 roku Komisja Europejska podjęła decyzję o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej wobec zgłoszonego przez polskie władze środka pomocowego pod nazwą „zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji w przemyśle stoczniowym”. Zdaniem Komisji, przedmiotowy środek pomocowy pochodzi z zasobów państwowych ze względu na rezygnację z dochodów podatkowych i można go przypisać państwu.

Ponadto z uwagi na fakt, że zdaniem Komisji środek ten zapewnia beneficjentom selektywną korzyść gospodarczą, zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, Komisja wstępnie uznaje, że stanowi on pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Rozmawialiśmy na ten temat między innymi na forum Wysokiej Komisji. Przypominam, że branżowy minister pytany o pozytywne efekty związane z wejściem w życie ustawy stoczniowej (przypominam, że niedawno minęło tysiąc dni od czasu uchwalenia ustawy) milczy lub odpowiada ogólnikami. Wielokrotnie pytany nie potrafił odpowiedzieć na pytanie, ile podmiotów skorzystało dotychczas z jej zapisów. Tysiąc dni to wystarczający czas, żeby powiedzieć: *sprawdzam*.

Pan minister Marek Gróbarczyk ponosi pełną osobistą odpowiedzialność za fiasko ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. W trakcie prac nad tym aktem prawnym wielokrotnie zapewniał o zgodności zakwestionowanej regulacji z prawem unijnym. Jesteśmy także przekonani, mamy powody, żeby sądzić, że pan minister Marek Gróbarczyk świadomie ukrywa wyniki spółek stoczniowych przed sejmowymi komisjami i posłami składającymi interpelacje. Wiele wskazuje, że po trzech latach tzw. dobrej zmiany są one istotnie gorsze.

Szanowni państwo, mam za sobą doświadczenie kierowania przez osiem lat Komisją Skarbu Państwa, mówię to *à propos* wesołego pana podsekretarza. W trakcie posiedzeń wielokrotnie dyskutowaliśmy na temat sytuacji sektora stoczniowego i innych równie wrażliwych sektorów. Mam w pamięci, w oparciu o jakie standardy pracowaliśmy, jak szczegółowe informacje były posłom przedstawiane. Przeglądam korespondencję, ponieważ nie mogłem pozyskać informacji w naturalny sposób od rządu. Musimy szukać informacji w oparciu o naszą aktywność poselską, rozmawiając np. ze związkowcami. Czasami mam wrażenie, że związkowcy wiedzą więcej niż wyspecjalizowana, powołana do tego komisja, organ Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Wracając do problemu naszych stoczni, widać to na przykładzie, między innymi, Stoczni Remontowej Nauta, której prezes niedawno sprzedając tereny gdyńskiemu portowi publicznie przyznał, że potrzebuje tych pieniędzy na pokrycie kosztów operacyjnych oraz na „optymalizację” struktury zadłużenia. Optymalizację wzięliśmy w cudzysłów, ponieważ jest to cytat z wypowiedzi pana prezesa. Symbolem zarządzania tą stocznią przez ludzi związanych z politykami dobrej zmiany stał się przewrócony dok wraz z remontowanym statkiem.

Nie ma też dobrych informacji dotyczących przyszłości gdyńskiej Stoczni Marynarki Wojennej, chociaż premier Beata Szydło, w trakcie sejmowej debaty nad wnioskiem o wotum nieufności dla rządu w dniu 7 kwietnia 2017 roku, czyli dwa lata temu ogłosiła „sukces", oczywiście w cudzysłowie, używając słów: *uratowaliśmy Stocznię Marynarki Wojennej poprzez jej zakup przez Polską Grupę Zbrojeniową*. Uratowanie stoczni, szanowni państwo, to doprowadzenie tego przedsiębiorstwa do stanu umożliwiającego jego samodzielne działanie na rynku w długim okresie. Z oczywistych względów zmiana właściciela nie daje podstaw do tak daleko idącego stwierdzenia. Póki co, sytuacja Stoczni Marynarki Wojennej nie jest stabilna, Komisja nie zna docelowej wizji jej funkcjonowania.

Decyzje o renacjonalizacji Stoczni Gdańsk to z kolei przyznanie się rządu do totalnej porażki sztandarowej prywatyzacji Prawa i Sprawiedliwości, po latach wróciliśmy do punktu wyjścia. Państwo musi ratować stocznię znajdującą się w rzeczywistej ruinie. Transakcja zakupu stoczni została przeprowadzona nietransparentnie. Szczegóły, oczywiście, znowu nie są znane sejmowej komisji, wszystko jest tajne. Jedynie od związkowca Karola Guzikiewicza można się dowiedzieć (ponieważ udzielił wywiadu jednemu z portali), że jedną z pierwszych decyzji było podniesienie wynagrodzeń.

Nie ma również sukcesów, jeżeli chodzi o Morską Stocznią Remontową Gryfia. Po trzech latach odbudowy nie osiągnęła poziomu sprzedaży z 2015 roku, ciągle przynosi straty.

Podobnie jest z pochylniami byłej Stoczni Szczecińskiej. W dniu 16 października 2018 roku zmieniono nazwę Szczecińskiego Parku Przemysłowego na Stocznię Szczecińską – zmieniono nazwę, ale stoczni nie odbudowano.

Jednak największym symbolem rozbieżności rządowej propagandy z gospodarczą rzeczywistością stało się uroczyste położenie stępki pod budowę promu ro-pax dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w czerwcu 2017 roku na pochylni Wulkan w Szczecinie, bez projektu i bez źródeł finansowania. Pod koniec 2017 roku wyłoniono wprawdzie wykonawcę projektu technicznego promu, ale potem prace zatrzymały się i obecnie nic się w tej kwestii nie dzieje. Zbliża się kolejna rocznica tego tragikomicznego wydarzenia.

Żegluga morska, przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska jest jednym z nielicznych dużych podmiotów gospodarczych działających w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych. W kampanii wyborczej politycy Prawa i Sprawiedliwości zapowiadali odbudowę żeglugi morskiej w oparciu o narodowego armatora, którym miała być Polska Żegluga Morska. Przedsiębiorstwo to, zgodnie z zapowiedziami liderów Prawa i Sprawiedliwości, miało stać się filarem gospodarki morskiej w Polsce. Aktualnie ów filar znajduje się w zarządzie komisarycznym i przechodzi proces restrukturyzacji, realizowany nietransparentnie, jak już wspomnieliśmy.

Proszę zwrócić uwagę na to, że powtarzam tę frazę po raz kolejny, szczegółowe informacje ukrywane są nawet przed sejmową komisją.

Zarządcą komisarycznym został Paweł Brzezicki z bogatą biografią, ostatnio pełnił funkcję podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ze strony firmy docierają do nas niepokojące informacje o sposobie, w jaki przeprowadzana jest restrukturyzacja. Zresztą o problemach w województwie zachodniopomorskim, po mojej wypowiedzi, powie jeszcze pan poseł Norbert Obrycki.

Porty morskie w 2018 roku przeładowały ponad 100 000 tys. ton ładunków, osiągając najlepszy wynik w historii, cieszymy się z tego. Rekordowe przeładunki to efekt koniunktury (widać prostą, oczywistą dla każdego ekonomisty zależność pomiędzy wynikami portów a koniunkturą gospodarczą) oraz, panie podsekretarzu, wcześniejszych inwestycji w infrastrukturę portową i przemyślanych strategii rozwoju waszych poprzedników, dobrze dopasowanych do potrzeb rynku. O ile w czasie rządów koalicji Platformy Obywatelskiej – Polskiego Stronnictwa Ludowego zarządy portów morskich intensywnie inwestowały to po objęciu ich nadzorem przez pana ministra, dynamika inwestycji tych podmiotów istotnie spadła.

Oczywiście, trudno o dobre informacje na posiedzeniu komisji. Kiedy ktoś wnikliwie się dopytuje, od razu może zostać oskarżony o to, że działa w interesie Hamburga albo Rosji… nie wiem, jeszcze Kłajpeda zaraz się pojawi, panie podsekretarzu.

Hartujemy się. Już się to dzieje. Prawnicy też pracują, jeżeli chodzi o upowszechniane przez pana insynuacje.

Przedstawiłem tutaj, załączyłem tabelkę przedstawiającą nakłady inwestycyjne Zarządu Morskiego Portu Gdynia w latach 2013-2018. W horyzoncie sześciu lat wyraźnie widać, ile pieniędzy było wydawane na inwestycje w czasie, kiedy rządzili poprzednicy i jak nakłady na inwestycje spadły po 2015 roku. Poziom z 2015 roku właściwie został osiągnięty, prawie został osiągnięty jedynie w 2018 roku. Jednak jak się wczytamy w przedstawione informacje, okaże się, że został osiągnięty, dlatego że w tym czasie port kupił ziemię między innymi od Nauty, która znalazła się w gospodarczych tarapatach. Będziemy jeszcze pytali, jak nie teraz to po wyborach, o ekonomiczne uzasadnienie owych transakcji, ale wymowa tabelki, w mojej ocenie, jest dosyć jednoznaczna.

W miejsce inwestowania w tę przestrzeń, oczywiście, wprowadzane są nowe zapowiedzi wielkich, mocarstwowych inwestycji. Trochę potwierdza to tezę, którą przedstawiłem na początku mojego wystąpienia, że ministerstwo pana ministra Marka Gróbarczyka w dużym stopniu jest ministerstwem propagandy, ponieważ ciągle coś zapowiada. Kiedy jednak wypytujemy o skutki owych zapowiedzi, pojawia się nerwowość oraz, niestety, bardzo przykre insynuacje.

Port Centralny w Gdańsku oraz Port Zewnętrzny w Gdyni to bardzo kapitałochłonne projekty związane z wychodzeniem w morze. W XXI wieku to niemal typowy kierunek rozwoju portów, natomiast podobny plan budowy nowych terminali na Zatoce Gdańskiej, w portach oddalonych od siebie o dwadzieścia kilometrów budzi uzasadnione wątpliwości. Trochę się dziwimy, że przedstawiciele zarządów wspomnianych portów przedstawiają plany ich rozbudowy w oderwaniu od studium wykonalności. Po to, żeby poważnie rozmawiać o miliardach, trzeba przedstawić jakieś rachunki. Wiecie państwo, kiedy zapytałem tylko o to, jaką liczbę kontenerów trzeba przeładować rocznie, żeby port w Świnoujściu stał się rentowny, ministerstwo wyprodukowało filmik, który państwo możecie zobaczyć na Twitterze ministerstwa a który potem był upowszechniany w formie fake newsów. A zatem może ryzyko rozmowy o Świnoujściu weźmie na siebie pan poseł Obrycki.

Przekop przez Mierzeję Wiślaną – pan minister Marek Gróbarczyk jest także twarzą i osobą odpowiedzialną za realizację kontrowersyjnego przekopu przez Mierzeję Wiślaną, kontrowersyjnego… (tak, panie pośle, bardzo kontrowersyjnego a pewnie też, nie wiem, japońskiego…) …potężnej inwestycji realizowanej wbrew rachunkowi ekonomicznemu, podobno z powodów militarnych, ale w trakcie debaty parlamentarnej nie zostało to uzasadnione konkretnymi argumentami. Eksperci wskazują na kosztowne efekty zewnętrzne tego projektu oraz głęboką ingerencję w środowisko, która już wywołuje niepokój Komisji Europejskiej (pan podsekretarz zaraz powie: Niemców…), pomimo żądań Komisji o zaniechanie...

Ale ciągle jeszcze jesteśmy w Unii Europejskiej, panowie, polexit jednak nie nastąpił…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy mogę prosić o spokój?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Właśnie, pan podsekretarz nie jest tutaj gospodarzem, przypominam panu po raz kolejny.

Pomimo żądań Komisji o zaniechanie do czasu wyjaśnienia wątpliwości, w lutym tego roku na Mierzei Wiślanej na europejskim obszarze Natura 2000, wycięto ponad 10 tys. drzew.

Koszty przekopu szacowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na poziomie 880 000 tys. zł mają być pokryte z budżetu państwa. Eksperci od dawna przewidują, że będą one istotnie większe. Niedawno nawet przedstawicielka Urzędu Morskiego w Gdyni poinformowała opinię publiczną o przewidywanym wzroście kosztów tej inwestycji o 500 000 tys. zł. Eksperci mówią jeszcze o potężnych, trudnych do przewidzenia kosztach utrzymania przekopu.

Dzisiejsza prasa donosi o problemach prawnych związanych z przetargami, które organizuje podległe panu ministrowi Gróbarczykowi ministerstwo.

Pan minister unika publicznej dyskusji na temat celowości tego kontrowersyjnego przedsięwzięcia. Ministerialnej kindersztuby doświadczył Zarząd Województwa Pomorskiego, który przygotował analizę przekopu przez Mierzeję Wiślaną, wykazującą nieefektywność tej inwestycji. Efektem był atak ze strony jednego (zgadnijcie państwo, którego?) z wiceministrów Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który zarzucił pomorskim samorządowcom grę z Kremlem. *Mam pytanie do polityków Platformy Obywatelskiej na Pomorzu – z kim grają z Kremlem czy z Warszawą?* – są to słowa pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wypowiedziane w stosunku do demokratycznie wybranych liderów pomorskiego samorządu jako odpowiedź na konkretne i merytoryczne argumenty.

To już nie jest śmieszne, panie pośle.

Pan minister Marek Gróbarczyk, bezpośredni przełożony pana podsekretarza Witkowskiego, w pełni poparł wypowiedź swojego zastępcy, nie dostrzegając w niej niczego niestosownego. Z tego, co mi wiadomo, sprawa rozstrzygnie się w sądzie.

Żegluga śródlądowa. Pamiętamy fakt podpisania i ratyfikowania jeszcze przez rząd Ewy Kopacz umowy polsko-niemieckiej odnośnie do ochrony przeciwpowodziowej na Odrze granicznej. Umowa była negocjowana przez czternaście lat i cudem udało się przemycić żeglugę w klasie III na wspomnianej z Niemcami Odrze granicznej. W 2016 roku to niewątpliwe osiągnięcie rządu Ewy Kopacz zostało zanegowane jako godzące w interesy Polski, po czym zapowiedziano renegocjacje umowy, czego dotychczas nikt nie uczynił. Pamiętamy deklaracje z 2016 roku, że w ciągu dwóch lat Odra osiągnie żeglowność w klasie III.

Reaktywowano nawet Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Ciągle mam nadzieję, że absolwenci tego technikum nie będą musieli wyjeżdżać z Polski, żeby pracować na barkach, jeżeli w takim tempie będzie następowało przywracanie żeglowności naszych rzek.

Na koniec, ponieważ widzę tutaj nerwowość pana podsekretarza, odniosę się do współpracy z parlamentem.

Impertynencji i arogancji ze strony przedstawicieli resortu kierowanego przez ministra Marka Gróbarczyka doświadczają nie tylko samorządowcy. Posłowie z Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wielokrotnie kwestionowali jakość materiałów przygotowywanych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Mówiłem to już, ale mocno powtórzę, że generalnie odbiegają one od standardów przyjętych w parlamencie, na ogół pozbawione są kluczowych informacji (w tym liczb), w oparciu o które można oceniać rzeczywisty dorobek resortu.

Używam tutaj mocnych słów, ale uważam, że w pełni zasadnie.

Odpowiedzi pana ministra Marka Gróbarczyka na interpelacje składane przez posłów, mówiąc kolokwialnie, obrażają inteligencję pytających. Podam przykład… mogę mnożyć przykłady, ponieważ mam trochę odpowiedzi.

Na pytanie, jaka jest sytuacja stoczni zależnych od Skarbu Państwa w odniesieniu do sektora prywatnego, pan minister odpowiedział: *wszystkie spółki z grupy realizują obecnie wiele interesujących projektów*.

Pytałem także o sytuację przemysłu stoczniowego, oczywiście licząc na wyniki ekonomiczne, w zapytaniu właściwie wprost zastrzegając, że chodzi o konkretne liczby.

Pan minister odpowiedział mi podając liczby statków, które znajdują się w poszczególnych stoczniach. Rzeczywiście były to jakieś liczby, panie ministrze.

Odpowiadając na interpelacje pan minister posługuje się, niestety, także nieprawdą i pomówieniami. Tak było w przypadku pani minister Anny Wypych Namiotko, która pełniła funkcję podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej a potem w Ministerstwie Infrastruktury – od 28 listopada 2007 roku do 3 września 2013 roku. W odpowiedzi na interpelację dotyczącą zupełnie innych zagadnień pan minister zarzucił swojej poprzedniczce, że zaaprobowała zmianę granicy Portu Gdynia w celu umożliwienia zabudowy jego części (chodziło o teren Mola Rybackiego) inwestycjami o charakterze mieszkaniowym, a podjęta decyzja w konsekwencji oznaczała zgodę na nieodwracalną degradację terenów portowych, ograniczenie możliwości rozwojowych portu, w tym planów budowy Portu Zewnętrznego.

Sprawdziliśmy dokumenty, ponieważ informacja ta była szokująca nie tylko dla mnie. Z dokumentów wynika jednoznacznie, że decyzja w tej sprawie została podjęta w 2003 roku, w czasie, kiedy Polską rządziła zupełnie inna koalicja. Oczywiście, powiadomiłem o tym pana ministra, ale pan minister chociaż zdarzyło się to w formie kolejnej interpelacji… chyba w imieniu pana ministra odpowiadał pan podsekretarz Witkowski – nie potrafił wytłumaczyć swojego zachowania ani zdobyć się na przeprosiny.

Na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Zeglugi Śródlądowej w dniu 6 lutego 2018 roku pan Grzegorz Witkowski, podsekretarz stanu skomentował propozycję uchwalenia przez Komisję dezyderatu w sprawie podjęcia działań zmierzających do rozwiązania problemów związanych ze świadczeniami emerytalnymi dla właścicieli kutrów i łodzi rybackich oraz armatorów pływających następującymi słowami, cytuję (żeby ktoś nie posądził mnie o posługiwanie się takim językiem): „opozycja zwęszyła okazję, żeby przyjąć jakiś dokumencik".

Tak wypowiedział się o organie Sejmu na posiedzeniu Komisji w Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej. Pomimo protestów parlamentarzystów, pan podsekretarz nie został zdymisjonowany, nie przeprosił też członków Komisji, która na jednym z kolejnych posiedzeń wspomniany dezyderat jednogłośnie uchwaliła.

Szanowni państwo, zanim oddam głos panu Norbertowi Obryckiemu, który powie jeszcze o aktywności pana ministra z perspektywy zachodniopomorskiej, chciałbym ze smutkiem stwierdzić, że po trzech latach rządów Prawa i Sprawiedliwości, trudno jest wskazać konkretne, pozytywne efekty aktywności pana ministra Marka Gróbarczyka i jego zaplecza. Aktywność ta ma charakter głównie werbalny, ale prowadzi do marnotrawstwa szans i publicznych środków. Tworzy też w świadomości zbiorowej szkodliwe stereotypy. Błędy w strategicznych wyborach będą długo ciążyły nad gospodarką morską i żeglugą śródlądową.

Opisane okoliczności stanowią podstawę do wyrażenia przez Sejm wotum nieufności wobec ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Marka Gróbarczyka.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

W tej chwili otworzę dyskusję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Czy pan poseł Obrycki może zabrać głos?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, do prezentowania wniosku został upoważniony tylko pan poseł Aziewicz.

Jeżeli pan poseł Obrycki będzie chciał zabrać głos, udzielę mu go jako głosu w dyskusji.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Zgłosił się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, już się zgłosił, oczywiście.

W związku z tym otwieram dyskusję.

Kto z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos?

Mam tutaj zapisanych: pana posła Zarembę, pana posła Obryckiego, pana posła Marchewkę. Jeszcze pan poseł Wilk i pani poseł.

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję.

Pani poseł przewodnicząca, szanowni państwo, szanowni goście, wniosek, który słyszeliśmy, jest jednym z najbardziej absurdalnych wniosków ze wszystkich, jakie padły, jeżeli chodzi o wotum nieufności wobec ministra.

Mamy tutaj trzy obszary, w których pan poseł był łaskaw się poruszać.

Pierwszy to obszar stoczniowy. Gdybym był złośliwy to teraz zapytałbym, ale nie ma czasu, o katarskiego inwestora, o to, jak wyglądał majątek stoczniowy dziesięć lat

temu, osiem lat temu za waszych rządów po zniszczeniu stoczni, przypomnijmy, nie kompensacji, tylko zamknięciu stoczni. To, że panowie, państwo z Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego (dlatego, że to wy tworzyliście tamten rząd) nie odwoływaliście się, nie wykorzystaliście żadnych procedur odwoławczych wobec postępowania Komisji Europejskiej w tej sprawie to była wasza polityczna decyzja. W tym samym czasie, przypominam, strona niemiecka, rząd Niemiec na swoje stocznie, szczególnie położone na terenach byłej NRD, przeznaczył kwotę 970 000 tys. euro. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz – oczywiście, dominuje myślenie, że po co nam nasze stocznie, po co nam nasza żegluga śródlądowa, po co nam Polska Żegluga Morska skoro mamy Niemców, mamy port w Hamburgu, mamy stocznie niemieckie, mamy Hapag-Lloyd zamiast Polskiej Żeglugi Morskiej. Czemu nie? *Notabene* gdybym znowu chciał być złośliwy, powiedziałbym, że za waszych rządów Polska Żegluga Morska pozbywała się statków na rzecz niemieckiego konkurenta, który potem wchodził z tymi statkami na jej linię.

Przechodząc do Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, dlatego że taki jest łańcuszek zdarzeń, powiem, że Morska Stocznia Remontowej Gryfia w Szczecinie była wypożyczalnią doków i dźwigów pływających, prywatnym stoczniom teczkowym, niektóre były powiązane towarzysko z niektórymi z posłów Platformy Obywatelskiej. Dziwnym trafem, kiedy Prawo i Sprawiedliwość doszło do władzy, proszę państwa, i kiedy powstało ministerstwo, wszystkie teczkowe stocznie zwinęły się a Morska Stocznia Remontowa Gryfia zaczęła iść do góry. Dlaczego? Dlatego że poprzednio remonty były dokonywane (wyjaśnię dla tych z państwa, którzy nie wiedzą) na tzw. zamówienie armatorskie. Tak było w przypadku Gryfii, ale podejrzewam, że w przypadku Nauty było podobnie. Gryfia wykonywała remonty, które są najdroższe, najbardziej koszto- i pracochłonne, czyli od linii wodnej w dół, natomiast wszystko, co stanowiło *crème de la crème* operacji, czyli remont kadłuba, automatykę, etc., etc. wykonywały tzw. stocznie zewnętrzne. A kto ponosił koszty utrzymania infrastruktury i suprastruktury? Morska Stocznia Remontowa Gryfia. Jeszcze raz powtarzam, że została zredukowana do pozycji wypożyczalni doków.

Duża stocznia, o tym to już nie trzeba mówić. To wasz człowiek, pan B. teraz odsiaduje prawomocny wyrok. Przypomnę o dzierżawie majątku Stoczni Szczecińskiej, firmie z pięciotysięcznym kapitałem założycielskim, która – uwaga! – specjalizowała się w czym? W docieplaniu budynków. Według polityków Platformy Obywatelskiej wszystko było OK, była to odbudowa przemysłu stoczniowego. Zniszczone urządzenia pozbawione dozoru. Zniszczone ujęcia wody. Zniszczona instalacja przeciwpożarowa.

Proszę bardzo, na YouTube jest film z 2011 roku. Mogą państwo sobie to prześledzić i mogą też państwo zobaczyć, jak jest dzisiaj – dzisiaj jest Stocznia Szczecińska a nie, panie przewodniczący Aziewicz, tereny postoczniowe. Natomiast, rzeczywiście, jest w innym modelu.

Pamiętam ten wrzask, który był w 2015 rok, że jak Prawo i Sprawiedliwość dojdzie do władzy to wszystkie firmy, które tak świetnie sobie radzą na terenach, wtedy Szczecińskiego Parku Przemysłowego, czyli dzisiejszej Stoczni Szczecińskiej, zostaną wyrzucone a ludzie zostaną pozbawieni pracy, przedsiębiorcy zostaną pozbawieni efektów swojej pracy.

Otóż, wszystkie firmy tam są, tylko że wreszcie te firmy – połowa z nich tak jak w przypadku Stoczni Szczecińskiej – mają umowę. Mają twarde, zawarte na papierze umowy a nie umowy na twarz. Wszystkie funkcjonują, 2100 miejsc pracy zostało zachowanych.

Oczywiście,dzisiaj stocznia jest lekką strukturą, ponieważ nie da się odbudować tego, co było kiedyś.

Chciałbym także przypomnieć panu posłowi Aziewiczowi, że to nie za PRL-u stocznie miały wielką produkcję, w III RP stocznie również miały wielką produkcję. Porta Holding została zniszczona a potem dobita przez was, została zniszczona przez waszego obecnego koalicjanta w koalicji niemieckiej… przepraszam – europejskiej, a mianowicie SLD. A wy z twórczą mocą kontynuowaliście to.

Następny przykład ze Stoczni Szczecińskiej. Kwotę 7000 tys. zł trzeba było wydać na nową sprężarkownię przy uruchamianiu pochylni (tak, tej pochylni, na której jest

budowy prom). Gdyby znał się pan na budowie okrętowej, przynajmniej w podstawowym zakresie, to wiedziałby pan, że położenie stępki i rozpoczęcie prac projektowych to rozpoczęcie budowy jednostki. Sprężarkownia została zniszczona za waszych czasów, została rozebrana. Dzisiaj, proszę państwa, na tym kawałku terenu byłej stoczni jest dyskont spożywczy. Sprężarkownię trzeba było odtwarzać w innym miejscu. Malarnia, cynkownia… pomijam już kwestie zniszczonych, ale jakimś cudem uratowanych i przywróconych do pracy urządzeń do spawania stali duplex. Można by było, proszę państwa, kontynuować to godzinami. Niby nie ma produkcji… no, jest produkcja, wystarczy się przejść po halach stoczniowych w Szczecinie, żeby zobaczyć, że są zapchane sekcjami kadłubowymi – oczywiście, mniejszych jednostek, ale produkcja stoczniowa jest.

Restrukturyzacja Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Bardzo ciężka sprawa, dlatego że Gryfia była, jeszcze raz powtórzę, świadomie doprowadzona do katastrofy, do upadku, żeby szybko, tanio można było przejąć sprzęt i wyposażenie stoczni. Dzisiaj kupienie nowego czy używanego pływającego doku to nie jest hop siup, ze środy na czwartek się go nie kupi.

Wreszcie ostatnia rzecz, chodzi o to, co pan poseł Aziewicz raczył powiedzieć, atakując niesłusznie pana wiceministra Witkowskiego, jeżeli chodzi o Mierzeję Wiślaną. Uważam, że pan wiceminister Witkowski i tak wypowiedział się bardzo oględnie i dyplomatycznie, Jest rzymska zasada: tego wina, kogo korzyść. Występując przeciwko projektowi przekopu Mierzei Wiślanej, podobnie zresztą jak wasz rząd wystąpił przeciwko tunelowi pod Świną ze Świnoujścia...

Przypomnę, że jedną z ostatnich decyzji rządu Jarosław Kaczyńskiego było przyznanie kwoty 280 000 tys. zł na rozpoczęcie prac nad tunelem, którą zabraliście. Gdzie? Do Gdańska na tunel pod Martwą Wisłą, jakby nie można było znaleźć tych pieniędzy gdzie indziej. Nie kwestionuję, czy Gdańskowi było to potrzebne czy nie, nie mnie to teraz rozstrzygać, ale było to zabrane ze Szczecina, z zachodniopomorskiego.

Podobnie płaczecie teraz nad kondycją portów, które wyciągamy do góry. Oczywiście, że jest koniunktura, ale koniunkturę można przespać, tak jak wyście przespali w przypadku hossy w przemyśle stoczniowym, kiedy zamykaliście stocznie, albo można ją wykorzystać.

Tak samo opóźniliście dokończenie budowy trasy S3 do granicy czeskiej, z jakiego powodu? Dlatego że w Warszawie było referendum, które pani Gronkiewicz-Waltz o włos mogła przegrać. Trzeba było się dogadać i rzucić groszem. Z czego poszedł ten grosz? Ze ściany zachodniej, z dostępności do zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Wracając zarówno do Mierzei Wiślanej, jak i do tunelu – tak, w Polsce jest silne lobby i prorosyjskie, i proniemieckie, które jest zainteresowane tym, żeby tych inwestycji nie było, żeby nie było polskiego przemysłu stoczniowego, żeby nie było polskich armatorów przewoźników.

Wie pan co? Muszę panu powiedzieć, że jest pan bardzo odważnym człowiekiem, jeżeli poruszył pan tutaj temat Polskiej Żeglugi Morskiej, naprawdę. Z firmy wyparowała kwota 300 000 tys. euro. Firma pozbywała się swoich dwuletnich statków albo dwuletnie statki szły do remontu. Gdzie? Do stoczni kumpli. Nie będę się już znęcał, nie będę mówił o bieliźnie za 15 tys. funtów kupowanej w Londynie czy o cygarach za 40 tys. funtów, kosztownościach i wyrobach jubilerskich za 100 tys. dolarów, tak.

Tak wyglądał wasz nadzór nad majątkiem stoczni.

Notabene najdurniejszą (przepraszam za określenie), proszę państwa, odpowiedzią, jaką dostałem na interpelację w swojej całej działalności poselskiej, była odpowiedź na wystąpienie do pana ministra Grada, który brał 100 tys. zł za nic, budując elektrownie atomowe. Kiedy był jeszcze ministrem, zapytałem go, jak nadzorował majątek stoczniowy wypełniając swoją konstytucyjną i ustawową rolę. Rzecznik czy wiceminister odpowiedział mi, że pan minister Grad nie wiedział, co się dzieje z majątkiem stoczniowym, ponieważ nie był bezpośrednio informowany! Albo jest się ministrem i się wie, albo się nie wie.

Zresztą, jeżeli chodzi o to, jakie było wasze podejście do przemysłu stoczniowego, do tego, czy ma on funkcjonować czy nie, był pewien eksperyment, który zrobiliśmy na zasadzie „sprawdzam". Otóż w międzyczasie, w roku 2011, pojawił się inwestor.

Była to firma amerykańska, która od wielu lat do dzisiaj działa na rynku nieruchomości w Polsce. Chciała kupić od Silesii (wtedy fundusz ten zarządzał tymi terenami) majątek stoczniowy i wynająć go stoczniowcom (od managementu, projektantów, aż do spawaczy, monterów, malarzy, instalatorów, dokerów), chciała podjąć ryzyko budowania tam statków. Oferta była złożona.

Co usłyszeli od waszego człowieka, pana B., który dzisiaj siedzi w więzieniu? Cytuję: „niech oszołomy w Szczecinie zapomną o budowie jakichkolwiek statków".

A pamięta pan histerię, jaka była przy tzw. ustawie kompensacyjnej w Senacie, kiedy zgłosiłem poprawki dotyczące budowy pełnomorskich jednostek transportowych? Tego też nie mogło być. Kto wtedy wydzwaniał do mnie, mówił, że robię źle, żebym się zastanowił?

Pan to robił, tak chciał pan bronić przemysłu stoczniowego.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Ja?

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Tak, pamiętam te telefony.

Wracam jednak do meritum, przepraszam.

Następny przykład, Polska Żegluga Bałtycka. Komercjalizacja i przygotowanie do prywatyzacji. To firma, która za waszych rządów chyliła się ku upadkowi. Wystarczyło tylko, żeby właściciel przestał być przeciwko swoim firmom, tak jak się to stało po przyjściu Prawa i Sprawiedliwości do władzy – i co? Od razu były zyski w pierwszym roku rządów.

Co było wcześniej? Przygotowanie do prywatyzacji polega na tym, że konkurencji, która zgłasza się do ewentualnego postępowania prywatyzacyjnego czy kupowania firmy, udostępnia się księgi. Dwa razy rozłożono, jak stodołę otwarto Polską Żeglugę Bałtycką, jej księgi i wszystkie strategiczne informacje, po czym kto, zresztą w nagrodę, został prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na krótko pod koniec waszych rządów został? Pan prezes Siergiej, genialny zarządca zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu, który otworzył port w Świnoujściu dla kogo? Dla niemieckiego armatora TT-Line, który po otwarciu nowego połączenia drogowego pomiędzy Danią a Niemcami stracił tam rację funkcjonowania i szukał nowego rynku. Wpuszczono Niemców a potem pan Siergiej został prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Efekt musiał być taki, jaki był – na szczęście udało się tę firmę uratować.

Podobnie rzecz się ma z działaniami naprawczymi, zresztą z tego, co wiem, prowadzonymi drugi raz w karierze pana Brzezickiego, który pod koniec lat 90. też wyciągał Polską Żeglugę Morską z kolosalnego zadłużenia. Kto potem próbował i doprowadził do jego ustąpienia? Właśnie koalicjanci z koalicji niemieckiej… przepraszam – europejskiej, z SLD.

A wy, jak widać, twórczo kontynuujecie ataki na ludzi, którzy są doświadczonymi menadżerami, ale nie są związani z żadną inną opcją, jak tylko opcja polska.

Mówicie o gigantomanii, wiem. Po co Centralny Port Lotniczy (chociaż dzisiaj nie jest to związane z przedmiotem naszego posiedzenia Komisji) skoro jest port w Berlinie? Po co port w Szczecinie, kiedy mamy port w Hamburgu? Po co Stocznia Szczecińska, jeżeli jest stocznia w Rostocku czy stocznia w Stralsundzie?

Wiecie państwo, co było najbardziej przykre, jaki był najbardziej przykry widok? Czasami jeżdżę z moimi dziećmi do Stralsundu, dlatego że, trzeba to powiedzieć, mają tam świetne oceanarium. Kiedy wjeżdżało się do Stralsundu koło stoczni to w latach, proszę państwa, kiedy nasza stocznia nie funkcjonowała, kiedy jej nie było, były tam pełne bocznice z blachami, z transportem kolejowym, dwa kryte doki.

Jak byście państwo zobaczyli tę stocznię to okazałoby się, że wygląda jak lotnicze zakłady Airbusa, ona nie wygląda jak stocznia.

Można? Można.

Stanowimy wielką konkurencję, Polska Żegluga Morska za poprzednich rządów Pawła Brzezickiego była piątym armatorem na świecie a wypadła za pierwszą setkę. Stocznia Szczecińska Porta Holding była szóstą stocznią. Nawet ten ogryzek, który

został po działalności Millera i Piechoty w postaci Stoczni Szczecińskiej Nowej, przynajmniej był funkcjonującym organizmem, który można było przekształcić i naprawić.

Co wyście zrobili?

Wasi politycy obiecywali na posiedzeniu rady miasta, że będzie praca dla stoczniowców… była propozycja pracy jako psiego fryzjera (pan senator Misiak i cała sprawa z Work Service…) Oczywiście, były to przykre sytuacje dla kogoś, kto po prostu żywo się tym interesował.

Któregoś razu, którejś zimy zobaczyłem ekipę odśnieżającą na ulicach w Szczecinie. Wiecie państwo, kto to był? Była to ekipa, była to brygada ludzi, którzy byli w brygadzie wodującej statki, którzy potrafili zwodować statek tyłem bez rufy, bo się np. Cegielski z silnikami spotkał… pracowali w ZDiTM przy odśnieżaniu. Tak wyglądała wasza troska.

Śmiejecie się… to, co pan mówił, miało znamiona kpiny. Mówił pan, że to Polska resortowa, że odbudowaliśmy duży resort.

Tak, to resort z nadzorem właścicielskim, żeby nie był to malowany minister, tylko taki, który ma rzeczywisty wpływ. Marek Gróbarczyk ma rzeczywisty wpływ i podejmuje decyzje, tylko że w trzy lata nie da się naprawić tego, co było niszczone przez osiem, a nawet kilkanaście lat wcześniej, szczególnie przez wasze rządy.

Dlaczego na zamówienie niemieckie?

Wystarczy wziąć Frankfurter Allgemeine Zeitung z czerwca 2011 roku. Wielokrotnie przytaczałem artykuł prezesa stoczni w Stralsundzie. Pomoc rządu niemieckiego, landu Meklemburgii plus decyzja polskiego rządu o likwidacji stoczni w Szczecinie (tak to ujął) bardzo ułatwiły mu „zadanie restrukturyzacji i naprawy jego własnego przedsiębiorstwa” – dziękuje, kropka, koniec cytatu.

Duży resort jest zaletą a nie wadą. Wy nie możecie wypowiadać się na ten temat, dlatego że resort gospodarki morskiej zredukowaliście do roli podrzędnego departamentu. Z całym szacunkiem dla pani minister Wypych-Namiotko, w jednej z prywatnych rozmów nawet przyznała mi się, że niewiele może. Było widać, ile politycznie może, ile politycznie znaczy.

Zapewniam państwa, że jakbyście nie kpili to będą promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, polskie promy, nowe promy dla Unity Line, spółki-córki Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Stocznia Szczecińska funkcjonuje i będzie budowała duże jednostki, tylko że po tym, co zrobiliście likwidując miejsca pracy, doprowadzając do zniszczenia infrastruktury i suprastruktury, nie zrobi się tego w trzy lata.

Marek Gróbarczyk jako minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej i jego zastępcy, jego współpracownicy robią wszystko, żeby odbudować te trzy sektory gospodarki morskiej. Niezależnie od tego, jakie histerie będziecie urządzać, jakich argumentów będziecie używać (zresztą kłamliwych, które będą warte tyle, co katarski inwestorski…) i tak to zrobimy.

Powiem wam więcej: dalej będzie to z szefem resortu Markiem Gróbarczykiem na czele.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Obrycki.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Dziękuję.

Nasz wniosek właściwie pisze życie. Na bieżąco dostajemy kolejne argumenty, żeby go napisać. Myślę, że panu wiceprzewodniczącemu Komisji czy panu podsekretarzowi stanu trudno będzie zarzucić działanie tych osób na rzecz portów w Niemczech czy stoczni niemieckich, ponieważ mówię tutaj o Niezależnym Samorządnym Związku Zawodowym „Solidarność”. Jest to sprawa aktualna, nabrzmiała, punktowo zaznaczona w przedłożonym państwu wniosku, który liczy szesnaście stron.

Chodzi mianowicie o to, że teraz, w tej chwili czterysta osób w Szczecinie jest zagrożonych zwolnieniami. Mówię o spółce Bulk Cargo. „Solidarność” twierdzi, że obecny zarząd portu w Świnoujściu działa na szkodę portu i zatrudniającej czterysta osób spółki.

Składa zawiadomienie do prokuratury. Jest to efekt dwuletnich, podobno dwuletnich negocjacji pana ministra czy przedstawicieli pana ministra ze spółką, które zakończyły się wypowiedzeniem wszystkich umów dzierżawy nabrzeży.

Zakładam, że wypowiedzenie to było przez zarząd portów Szczecin i Świnoujście napisane bardzo dobrym językiem polskim, ponieważ jednym z wymogów, o których mówił także poseł wnioskodawca, zatrudnienia w zarządzie portów Szczecin i Świnoujście za czasów Prawa i Sprawiedliwości była sformułowana w ogłoszeniu bardzo dobra znajomość języka polskiego. Myślę, że tutaj wymóg ten został spełniony. Jeżeli chodzi o merytorykę, ludzie ci zostali potraktowani w najgorszy możliwy sposób.

To „Solidarność", to nie my, ale żeby była jasność to „Solidarność" zarzuca zarządowi brak kompetencji, twierdzi, że prezes mówi nie jak prezes firmy, tylko jak prezes partyjny, gdyż pojawia się ideologia. Pojawiają się zarzuty o uprawianie propagandy. Oprócz tego mówi się wprost o konieczności odwołania zarządu. Mówią to ludzie, którzy tam pracują. Mówią to ludzie, którzy reprezentują pracowników, zapowiadając akcję ogólnopolską. Sytuacja jest już tak nabrzmiała, że jest naprawdę dramatyczna. Ponieważ wypowiedzenie skutkuje z początkiem lipca, niestety, spółka może być już zmuszona do pierwszych zwolnień.

Korzystając z okazji, kiedy na dzisiejszym dramatycznym posiedzeniu Komisji mówimy o tych wszystkich zaniedbaniach, chciałbym zapytać pana ministra: co pan zrobił w tym zakresie? Były dwa lata, żeby uregulować sytuację spółki, która sobie radziła, która zatrudnia czterysta osób, a która niedługo będzie musiała w Szczecinie zwalniać ludzi. Oprócz tego ma być ogólnopolski protest „Solidarności".

Jeżeli chodzi o sam wniosek, przedstawiony w niezwykle syntetyczny sposób przez pana posła Aziewicza, pojawiło się w nim wiele wątków. Nie musimy ich wszystkich rozwijać, część z nich będzie rozwinięta na sali plenarnej. Jak powiedziałem, wniosku nie musielibyśmy pisać my, posłowie opozycji.

Jak słyszeliśmy, znajdujemy się tutaj w dużej mniejszości. Nie zagłuszycie państwo naszych głosów – które są głosami w imieniu tych ludzi, którzy pracują w Szczecinie, w Gdyni, w Gdańsku, które są głosami pracowników, ekspertów, związków zawodowych – swoimi oklaskami czy pokrzykiwaniami lub ironicznymi uśmiechami. Wystarczy zrobić kompilację cytatów z licznych pism otwartych, pism pracowników, ekspertów, branży stoczniowej, morskiej, związków zawodowych, żeby wyłapać słowa klucze, które przewijają się również we wniosku przedstawionym przez pana wiceprzewodniczącego posła Aziewicza: propaganda, nierealne obietnice, wizje bez pokrycia, niekompetencja zarządów i rad nadzorczych najczęściej powoływanych z klucza partyjnego.

Panie ministrze, miał pan, mieliście państwo jako resort, wszelkie instrumenty, żeby coś zrobić przez ostatnie ponad trzy lata. Politycznie mieliście absolutną większość parlamentarną, co udowodniliście forsując różne ustawy, które potem właściwie okazywały się ustawami pustymi, fiskalnymi, z których nikt nie może skorzystać – przynajmniej nie ma podmiotów, które chciałyby się tym pochwalić. Może na ostatnią chwilę znalazł pan kogoś, chętnie poznalibyśmy taką firmę. Używał pan różnych wybiegów, mówiąc, że stworzył pan ustawę, ale to firmy będą korzystały i to fiskus będzie to rozliczał a Komisja, organ konstytucyjny, organ sejmowy do większości wyników pana pracy, do większości braku wyników pana pracy nie miała dostępu. Mieliśmy za to mniej lub bardziej aroganckie odpowiedzi i insynuacje.

Cieszę się, że po tym niezwykle merytorycznym uzasadnieniu pana posła Aziewicza, które tradycyjnie spotkało się z uwagami natury ideologicznej, będę mógł przedstawić kilka argumentów, które nie płyną od nas. Jesteśmy tylko pasem transmisyjnym tych wszystkich, którzy nie mają odwagi albo są zastraszeni, żeby powiedzieć na głos, co myślą o waszej polityce w gospodarce morskiej.

Jeżeli chodzi o sam nadzór, niewątpliwie pana sukcesem, który należy podkreślić, jest odwojowanie (po trzech latach) z Ministerstwa Obrony Narodowej władztwa nad przemysłem stoczniowym i okrętowym. Jak pamiętamy, na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej to przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, wtedy pana ministra Macierewicza, przedstawiali nam plany na rozwój przemysłu stoczniowego, na budowanie okrętów wojennych nawodnych, podwodnych. Przypomnę,

że pan minister Macierewicz zapowiedział (oprócz zapowiedzi promów mieliśmy także wiele innych zapowiedzi) budowę okrętów podwodnych w Szczecinie. Szczecinianie pamiętają to, szanowni państwo. Miały być budowane w ramach programu Orka, który również jest nierealizowany. Myślę, że taka obietnica bez pokrycia to jeden z poważnych grzechów ze strony i Ministerstwa Obrony Narodowej, i ministerstwa, które w tym uczestniczyło.

W odpowiedzi na wystąpienie pana wiceprzewodniczącego Komisji chciałbym przytoczyć kilka stwierdzeń, z którymi oczywiście możemy polemizować, ale którą płyną od osób, myślę, że najlepiej i najbardziej zorientowanych w tym, co się dzieje w poszczególnych zakładach pracy. Są to pisma otwarte, są kierowane do premiera, do wojewody, do samorządowców, również do prezesa Prawa i Sprawiedliwości, do pana ministra. Na podstawie tego my także pytamy, żebyśmy jako posłowie mogli się dowiedzieć, ile jest w tym prawdy, co zostało zrobione, dlaczego występują takie poważne głosy, grożące wystąpieniami, grożące zwolnieniami jak w przypadku jeszcze nierozwiązanego konfliktu – mam nadzieję, że konflikt ten w jakiś sposób będzie rozwiązany – z Bulk Cargo. Mamy różne przykłady. Trudno posądzić te osoby o działania w interesie stoczni niemieckich, portów niemieckich. Są to sami pracownicy Gryfii. Są to same związki pracowników gospodarki morskiej, które mówią, że pan premier Morawiecki w rządowym programie Batory ogłosił, że będą budowane polskie statki dla polskich armatorów przez polskie stocznie. Pan minister Macierewicz zapewniał o wspomnianych okrętach wojennych.

Co dalej piszą wolne związki zawodowe po trzech latach – pismo jest ze stycznia tego roku – rządów pana ministra Gróbarczyka? Piszą: „Nie chcemy PR-owskiej propagandy, kolejnych zapewnień, perspektyw czy wizji. My chcemy prawdy i mamy prawo nalegać, żeby usłyszeć prawdę".

Podobnie posłowie opozycji próbują to robić na posiedzeniach komisji sejmowych.

Zakładam, że pismo to jak wiele innych, jak wiele naszych interpelacji zostało zawieszone w próżni i pozostało bez odpowiedzi. Co piszą dalej? Piszą: „My stoczniowcy nie wierzymy w realizację żadnych z tych projektów".

Proszę pokażcie nam, dajcie nam jakieś argumenty za tym, że nie jest to zgodne z prawdą.

Firmy szczecińskie są na granicy upadku – pochodzę ze Szczecina i mówię z perspektywy tego miasta. Niestety, z bólem czytam takie pisma po waszych buńczucznych zapowiedziach, że nagle się buduje, że nagle są cięte blachy… kiedy nie ma projektów. Chylący się ku upadkowi przemysł stoczniowy jest dobijany przez karuzelę stanowisk dla pseudomenedżerów.

To nie moje słowa, to znowu związki zawodowe pracowników firm, które istnieją w Szczecinie.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia jest na granicy upadku, na granicy płynności finansowej – jest to pismo akurat z końca tamtego roku. Niestety, po ponad dwóch latach od czasu przejęcia władzy przez Prawo i Sprawiedliwość sytuacja stoczni nie poprawiła się, uwaga – przeciwnie, jest jeszcze gorsza niż wcześniej. Do tego stocznia nie posiada płynności finansowej niezbędnej dla jej normalnego funkcjonowania. Stan jest dramatyczny i nie ma żadnych widoków na jego poprawę.

Jeżeli ludzie, którzy pracują w firmach i widzą, co się dzieje w dokach, widzą obieg pism, do którego my nie mamy dostępu (pomimo że mamy takie ustawowe prawo) piszą takie słowa, to jest to powód do wielkiego wstydu. Chociażby to uzasadnia wniosek o odwołanie ministra.

Porty, które rzekomo tak wiele przeładowują, niestety, wyniki poprawiają przeładunkiem...

Proszę dać mi dokończyć… proszę dać mi dokończyć zdanie po polsku, wiem, że świetnie zna pan język polski, ponieważ pan zdał…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę nie być złośliwym w stosunku do gości.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Gdyby gość mi nie przerywał...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę się skupić na swoim wniosku, naprawdę, dlatego że za chwilę zacznę ograniczać wypowiedzi. Mam także ograniczony czas na salę.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

W takim razie kończę, ponieważ moi koledzy także chcieliby uzupełnić.

Porty, oczywiście, poprawiają swoje wyniki, skoro poprawia się import węgla z Rosji, w który są również zaangażowane osoby związane z Prawem i Sprawiedliwością, o czym mówiliśmy otwarcie na konferencjach prasowych.

Szanowni państwo, obraz jest smutny. Jest on potwierdzony przez wypowiedzi ludzi, którzy tam pracują, ludzi, którzy znają dokumenty i stan rzeczywisty.

Dlatego, podobnie jak poseł wnioskodawca, uważam, że wniosek jest w pełni uzasadniony.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, uzupełniając wniosek i argumenty… nasuwa mi się taka myśl: jeżeli obecny rząd, rząd Prawa i Sprawiedliwości ma coś wspólnego z morzem, to jedynie z morzem niekompetencji, nieudolności i nieprawdy. Najlepszym przykładem nieudolności i niekompetencji jest stępka, która została hucznie położona w czerwcu 2017 roku na pochylni w Szczecinie. Wówczas pan minister wraz z panem premierem Morawieckim dumnie pukali w kawałek blachy zapowiadając rozpoczęcie wielkiego programu. Po prawie dwóch latach można powiedzieć: *sorry, Batory, ale nic z tego nie wyszło*.

W ubiegłym roku, dokładnie rok temu, zapowiadał pan, panie ministrze, że w maju 2018 roku będą zamawiane pierwsze materiały do budowy statku – ludzie z branży stoczniowej w Szczecinie śmiali się, że będą to materiały biurowe. Według przedstawianego harmonogramu, w 2018 roku miały rozpocząć się prace na pochylni. W tym roku statek miał z pochylni zjechać do wody, w przyszłym roku miał zostać oddany armatorowi.

Dlaczego pan, panie ministrze, wtedy nie mówił prawdy? Dlaczego zapowiedzi te nie spełniły się? Jaki był powód podawania informacji, które nie były sprawdzone? Dlaczego rozpoczęto budowę promu, jak zostało to zapowiedziane, kiedy nie było projektu? Jaki był cel tej akcji?

Zarówno ja, jak i pozostali parlamentarzyści, którzy tutaj siedzą, mają wrażenie, że była to jedynie akcja propagandowa. Niestety, wiele osób już śmieje się z tej akcji, z tej zagrywki, dlatego że nadal nie wiadomo, ile prom będzie kosztował, kto go wybuduje, w jakim terminie i za jaką kwotę?

Jeżeli dzisiaj, panie ministrze, zna pan odpowiedź na te pytania, to bardzo proszę, żeby pan je przedstawił, dlatego że od kilkunastu miesięcy nie ma tych informacji, nie przedstawia ich pan. To pierwsza kwestia.

Druga kwestia. Wśród nieprawdziwych informacji, które są nam przedstawiane przez parlamentarzystów Prawa i Sprawiedliwości, jest też kwestia tego, że w stoczni Gryfia dzieje się coraz lepiej. Między innymi pan wiceprzewodniczący Komisji, jak również prezes pańskiej partii, mówili o tym, że stocznia w końcu zaczyna przynosić zyski. Kiedy w Krajowym Rejestrze Sądowym sprawdziliśmy wyniki finansowe, okazało się, że stocznia w pierwszym roku funkcjonowania obecnego rządu przyniosła kilkunastomilionową stratę. Kolejny rok funkcjonowania, rok 2017, również zakończyła stratą w wysokości kilku milionów.

Dlaczego, w takim razie, próbowano wmówić opinii publicznej i parlamentarzystom, że sytuacja stoczni Gryfia jest dobra, skoro okazało się, że pracownicy, przedstawiciele związków zawodowych jasno pisali, że stocznia nie posiada płynności finansowej niezbędnej dla jej normalnego funkcjonowania. To jest cytat, kontynuuję: „Nie posiada środków na zakup materiałów do produkcji oraz do prowadzenia bieżącej działalności operacyjnej”.

Są to słowa przygotowane przez pracowników.

Są to argumenty, które jasno pokazują, że rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej niż pan, panie ministrze, i pana partyjni koledzy ją przedstawiacie. Jest to kompletna nieudolność, jest to kompletny brak profesjonalizmu. Argumenty, które padły na tej sali, moim zdaniem są najlepszym dowodem tego, że wniosek o wotum nieufności powinien zostać przyjęty przez Sejm.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Wilk, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Od godziny słucham wypowiedzi głównie panów wnioskodawców i właściwie nie wiem, o czym mówią. Jest to szesnaście stron napisanych nowomową. Zarzucał pan to panu ministrowi Gróbarczykowi a to właśnie państwo posługujecie się piśmiennictwem rodem z PRL-u. Kiedy te wszystkie slogany i ogólniki, których używacie, wyciśnie się, zostanie sama woda, nie widzę tutaj żadnych konkretów.

Nie będę się odnosił do kwestii portów i stoczni, ponieważ poruszył ją pan poseł Krzysztof Zaremba, chciałbym natomiast poruszyć kwestię budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną.

Wbrew temu, co panowie mówią, jest to jedna z najbardziej profesjonalnie prowadzonych inwestycji w kraju, właśnie przez pana ministra Gróbarczyka i, w jego imieniu, przez Urząd Morski w Gdyni. Dowodem na to (niech się pan nie uśmiecha…) jest właśnie to, w jaki sposób wycięto drzewa. Tego samego dnia, kiedy pan wojewoda Drelich wydał decyzję, teren został ogrodzony i zabezpieczony. 10 tys. drzew zostało nasadzonych po wojnie, stanowiły one 0,1% wszystkich nasadzeń na Mierzei Wiślanej a zatem straty ekologiczne są niewielkie. Zachowano wszystkie procedury. W dodatku regionalna dyrekcja ochrony środowiska, która przyjechała na teren wyrębu, stwierdziła ze zdziwieniem, że wszystkie rzadkie rośliny, które znajdowały się na trasie wyrębu, zostały w profesjonalny sposób zabezpieczone. Podczas realizacji inwestycji zostaną przesadzone na inny teren.

Jeżeli z czegoś możemy być dumni i czymś się pochwalić to właśnie tym, inwestycja ta stanowi wzór do naśladowania przez innych.

Wracając jeszcze do początku, może pan wie, panie pośle, kto użył słów (nawet książkę napisał na ten temat): „kanał przez Mierzeję Wiślaną uniezależni nas od rosyjskiego korka.”?

W swojej książce, którą wydał, napisał to senator Platformy Obywatelskiej, pan Jerzy Wcisła. Napisał to, takie ma poglądy. Teraz panowie twierdzicie, że jest to jedna z najgorszych inwestycji, że w ogóle jest bezzasadna.

Po to, żeby w tym temacie była jasność, dlatego że państwo macie sklerozę albo pewnych rzeczy nie pamiętacie, przypomnę, że ustawa została uchwalona 402 głosami (wyjątkowo rzadko zdarza się taki stosunek głosów) – 116 posłów Platformy Obywatelskiej głosowało za, tylko 2 było przeciw…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

To nie była ustawa o celowości przekopu, proszę nie oszukiwać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę sobie nie przeszkadzać.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Ja panu nie przeszkadzałem, cierpliwie słuchałem tego, co pan mówił.

…222 posłów Prawa i Sprawiedliwości, 116 posłów Platformy Obywatelskiej, 27 posłów Kukiz’15, 14 posłów Nowoczesnej, 12 posłów Polskiego Stronnictwa Ludowego, 7 posłów niezrzeszonych i 3 posłów Wolni i Solidarni. Przeciw było 2 posłów Platformy Obywatelskiej.

Rzadko spotykana jednomyślność, jeżeli chodzi o taką ustawę.

Minęło trochę czasu. Przetarg ma być rozstrzygnięty już za tydzień. Urząd morski doskonale się sprawdza przy realizacji terminów. Wszystko odbywa się terminowo. Jest ogromne zainteresowanie, dwadzieścia firm brało udział w wizytacji na Mierzei Wiślanej.

Państwo mówicie, że jest to zbędne. Niech pan przyjedzie do Elbląga i powie mieszkańcom, że kanał przez Mierzeję Wiślaną jest niepotrzebny wszystkim portom położonym nad Zalewem Wiślanym… usłyszy pan wówczas kilka niepochlebnych i nieprzyjemnych słów na ten temat, dlatego że jest to jedyna szansa na rozwój tych wszystkich portów.

To, że Rosjanie zaczęli się wtrącać w te sprawy, to żadna tajemnica. Lata 2004-2009 to był okres, kiedy w ogóle nie można było pływać po Zalewie Wiślanym, dlatego że pan premier Tusk nie podpisał umowy z Rosją a umowa musi być co pięć lat odnawiana. Nie można było pływać po Zalewie Wiślanym. Dopiero obaj panowie pospacerowali sobie po molo w Sopocie i Cieśnina Bałtijska została odblokowana, ale zawsze zależy to od humoru i dobrej woli Rosji.

Kanał jest budowany między innymi po to, żeby był nie tylko rozwój gospodarczy, ale także turystyczny. Względy obronności również są ważne.

Na jesieni ubiegłego roku pan Ilja Szestakow, wiceminister rolnictwa, odpowiedzialny za rybołówstwo napisał skargę do Komisji Europejskiej. Napisał skargę na Polskę, że Rosjanie są zaniepokojeni budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. I kto się odezwał? Ekolodzy. Dziwna zbieżność: ekolodzy i Rosjanie są strasznie zaniepokojeni budową kanału przez Mierzeję Wiślaną. Jechałem „siódemką" do Warszawy, mniej więcej na wysokości Glinojecka po obu stronach wycięte są szeregi drzew, wycięta jest ogromna liczba drzew. Nie widziałem żadnego ekologa, żeby podpinał się pod drzewa i protestował, jak to jest źle, że buduje się „siódemkę". Kanał przez Mierzeję Wiślaną jest drogą wodną tak jak autostrada, tylko że ma połączyć wszystkie porty położone nad Zalewem Wiślanym z portami trójmiejskimi i z Bałtykiem, żebyśmy wreszcie mogli rozwijać się gospodarczo.

Dlatego państwa wniosek uważam w ogóle za nieuzasadniony. Pana ministra Gróbarczyka uważam za jednego z lepszych fachowców w tej dziedzinie. Urząd Morski w Gdyni, który go wspiera i realizuje polecenia ministerstwa, jest kompetentny. W tej chwili wszystkie prace wykonuje terminowo. Życzę powodzenia z wnioskiem.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Chciałabym jeszcze przypomnieć, że w 2013 roku jedna z gazet pisała o przekazaniu przez rząd Platformy Obywatelskiej kwoty 5000 tys. zł na dokumentację, którą państwo sporządziliście. Konkretnie kandydatka z państwa ramienia, pani Elżbieta Gelert, która startowała na prezydenta Elbląga, jeszcze jako senator Platformy Obywatelskiej ufundowała pomnik-postulat. Przypominam, że była to miedziana łopata wmurowana w sierpniu 2006 roku jako symbol, cytuję: „konieczności wykonania przekopu Mierzei Wiślanej. „Przekop jest konieczny, możliwy, potrzebny" – tak można było przeczytać na pomniku. Wtedy biliście brawo swojej pani senator. Mam nadzieję, że dzisiaj jest to aktualne, że nic się nie zmieniło.

Następnym mówcą będzie pani poseł Gabriela Lenartowicz, bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Chciałabym zapytać w zasadzie konkretnie i detalicznie. Nie będę nawiązywała do kwestii Mierzei Wiślanej, do aspektów środowiskowych – myślę, że akurat o tym niebawem się przekonamy, jeżeli w ogóle dojdzie do dalszych prac. Nie można wykluczyć, że wycięcie drzew zakończy się tylko wydobyciem bursztynu z tego terenu, zwłaszcza że urząd morski został przez rząd umocowany jako właściciel złóż, ale to zostawmy odpowiednim organom, między innymi nadzoru środowiskowego, zostawmy ocenę przedsięwzięcia z punktu widzenia legalności i zgodności z prawem środowiskowym.

Chciałabym zapytać pana ministra, na ile, jak bardzo jest zadowolony ze startu wielkiego przedsięwzięcia w postaci Wód Polskich? Przywoływani tu licznie związkowcy ślą

petycje i alarmujące informacje niemalże do wszystkich agend, że – po pierwsze – przez długi czas, właściwie do dzisiaj, są osoby, które nie mają podpisanych umów o pracę. Pomimo że obiecywano im złote góry, wynagrodzenia są żałosne i uwłaczające wysokim kompetencjom resortu. Nie mają narzędzi do pracy. Nie wiem, czy podpisane są już umowy z Pocztą Polską(był problem, że nie można było wysyłać korespondencji…)

Chciałabym zapytać o najbardziej pilny zakup dla pracowników, którzy nie mają czym pracować, podobno nawet nie mają łopat. Chodzi mi o zakup dwustu SUV-ów, bielutkich, pięknie opatrzonych wykwintnym logo, które szeroko rzuciły się mediom w oczy, ponieważ stały na jednym parkingu. Być może przetargu nikt by nie zauważył, gdyby nie to. Były zakupione za kwotę 17 000 tys. zł. Czy na pewno jest to najpilniejszy zakup? Kiedy pracownicy nie mają podstawowego sprzętu, kiedy nie mają podstawowych, przysłowiowych łopat, czy SUV-y do czegoś się przydają? Tak naprawdę nie spełniają one warunków aut terenowych, są to miejskie SUV-y dla narzeczonych, dlatego że takie mają parametry. Tak naprawdę chyba o to chodziło.

Kiedy SUV-y stały się modne, pojawiła się plotka, że są to auta dla narzeczonych, że są modne – stąd do tego nawiązuję.

Być może, jest to wyraz miłości do pracowników…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, my się plotkami nie zajmujemy, pani poseł – bardzo proszę, *ad rem*.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Chciałabym zapytać, czy to prawda, że ten pilny zakup i tak musiał stać całą zimę, dlatego że wyśmienity przetarg nie przewidział, że auta potrzebują opon zimowych? Może rzeczywiście były to auta miejskie i na lato? Czy jest to najpilniejszy zakup?

Oczywiście, dostałam odpowiedź na interpelację, tylko że jest to odpowiedź historyczna: „osiem lat Polki i Polacy...”, itp., ani jednego słowa rzeczywistej odpowiedzi na zadane pytanie o SUV-y, o wyposażenie i o wynagrodzenia, oprócz tego, że wszyscy obecnie są zadowoleni, wynagrodzenia są OK a standing finansowy Wód Polskich jest świetny i adekwatny do postawionych przed nimi zadań.

Jestem ciekawa, panie ministrze, czy pan jest tak samo zadowolony jak w tym piśmie.

Jednozdaniowa odpowiedź na interpelację już była, że jest pięknie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Miałem nadzieję, że debata ta będzie szansą na posłuchanie przede wszystkim pana ministra, co ma w tej sprawie do powiedzenia. Żałuję, że państwo... zawsze na większości parlamentarnej spoczywa ciężar odpowiedzialności za kształt debaty. Państwo przyjęliście wariant, że pan minister będzie milczał a za niego będą mówić najwybitniejsi specjaliści od gospodarki morskiej.

Myślę, że jest to trochę strata czasu.

Jest wniosek o odwołanie, pan minister ma szansę ustosunkować się. Szczerze mówiąc, nie wiem, ile ma trwać to posiedzenie Komisji, czy ma trwać do jutra i kiedy pan minister będzie miał ochotę zabrać głos.

Mogę powiedzieć jedno na temat tego, co mnie na tej sali zdumiewa, jest to trochę apel z mojej strony. Wielu (może nie wielu, ale część z państwa) z obecnych tutaj prezesów, dyrektorów znam, proszę mi wierzyć. Nie wiem, na ile macie państwo doświadczenie w bywaniu na posiedzeniach komisji, na których rozpatrywane są wnioski...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, po pierwsze, przepraszam, że panu przerywam, ale odbiega pan od tematu. Nie jest pan już członkiem Komisji, jest pan gościem. Poucza pan wszystkich, jak mamy prowadzić obrady Komisji, mówi pan, że wypowiedzi posłów są bezsensem. To, co pan powiedział, jest dla nas, niestety, uwłaczające. Przepraszam, jeszcze czepia się pan gości.

Niech pan zada pytanie, bardzo proszę, wtedy goście się odniosą.

Przyjęliśmy pewien porządek obrad. Jeżeli pana nie było, przypominam, że porządek obrad obejmuje wysłuchanie wnioskodawcy, otwarcie dyskusji, w ramach której posłowie zabierają głos (pan w tej chwili, niestety, zanegował to i skrytykował), potem przejdziemy do fachowców, do pana ministra również.

Jeżeli panu nie odpowiada taki porządek dzienny, to jest mi bardzo przykro – przyjęliśmy go. Bardzo proszę dostosować się do niego i przejść do merytorycznej dyskusji.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, jednak muszę odnieść się *ad vocem*.

Nie przegłosowaliśmy porządku obrad, pan poseł Nitras ma wszystkie uprawnienia członka Komisji poza udziałem w głosowaniu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam bardzo, nie musieliśmy przegłosowywać, ponieważ nikt z państwa nie zgłosił sprzeciwu do porządku obrad, wobec tego przyjęliśmy go.

Nie odbieram panu możliwości zabrania głosu, ale nie chcę, żeby pan poseł mnie pouczał i krytykował, że stratą czasu jest zabieranie głosu przez posłów, tak to pan sformułował. Jeżeli chciał się pan odnieść do prowadzenia obrad Komisji, trzeba było przyjść, kiedy przyjęliśmy taki a nie inny porządek. Proszę nam nie ubliżać, że zabieramy... swoim kolegom także pan ubliżył, że zabieranie przez nich głosu jest stratą czasu, tak to zostało sformułowane.

Bardzo proszę przejść do merytorycznej wypowiedzi i nikogo tutaj nie obrażać.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Jeżeli mogę, pani przewodnicząca, moją intencją nie było nikogo obrażać.

Pamiętam czasy, kiedy przewodniczenie pracom Komisji również było na nieco wyższym poziomie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Świetnie, trzeba było w niej zostać i postarać się, żeby być.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Przechodząc do meritum, chciałbym powtórzyć zdanie, którego wypowiedzenie pani przewodnicząca mi uniemożliwiła.

Wielu z państwa znam z waszej działalności, często nie jesteście ludźmi, którzy od wczoraj zarządzają gospodarką morską czy przedsiębiorstwami. Nie wiem natomiast, jakie macie państwo doświadczenie związane z obecnością na posiedzeniach komisji, gdzie rozpatruje się wotum nieufności?

Powiem tak: jest to pierwsze posiedzenie komisji, w jakim uczestniczę (a uczestniczyłem w wielu, zarówno jako poseł opozycyjny, jak i poseł koalicyjny), kiedy na masową skalę ściągnięto prezesów spółek państwowych, nigdy się tego nie robiło. Waszym zadaniem nie jest bycie na politycznym posiedzeniu Komisji, tylko zarządzanie spółkami. Jeżeli mogę mieć do państwa jedną prośbę, proszę, żebyście nie włączali się w posiedzenie oklaskami, wyrażaniem wsparcia, ponieważ nie jest to wasza rola. Moim zdaniem, nikt odpowiedzialny tego od was nie oczekuje.

Jest to moja pierwsza uwaga.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku, żeby pan nie pouczał naszych gości, osób reprezentujących przedsiębiorstwa państwowe. Jest to obowiązek, jeżeli chodzi o reprezentowanie firm, w stosunku do których również państwo mają zarzuty.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Pani przewodnicząca, nie da się z panią normalnie rozmawiać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę się skupić na wniosku, który omawiamy. Bardzo proszę *ad rem* a nie pouczać naszych gości, ponieważ to naprawdę jest uwłaczające godności gości.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Pani przewodnicząca…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Świadczy to tylko o tym, że porządnie i odpowiedzialnie podchodzą do swojej pracy, że są w stanie odpowiadać państwu parlamentarzystom na wszystkie pytania.
Jeżeli nawet z tego jest pan niezadowolony to, tym bardziej, jest nam przykro.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Mam w tej sprawie zupełnie inne zdanie, przywykłem do innych standardów. Nie przywykłem natomiast do standardów, żeby przewodniczący Komisji komentował każde zdanie posła, nie przywykłem do takich standardów. Nie przekraczam tutaj żadnych granic parlamentarnych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę nie łamać regulaminu, proszę zająć się wnioskiem.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Proszę mi nie przeszkadzać, proszę pozwolić mi wystąpić…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę przystąpić do merytorycznej wypowiedzi.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Proszę mi nie przerywać, proszę się zachowywać jak przewodniczący Komisji i nie prowokować tego typu zachowań.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę przejść do merytorycznej wypowiedzi.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Byłem w jej trakcie, kiedy pani mi przerwała.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę przejść do merytorycznej wypowiedzi.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Dziękuję bardzo.
W tej sytuacji... nie przywykłem do takiego stylu prowadzenia rozmów i debaty. W ten sposób to można posiedzenie Komisji prowadzić na jarmarku, pani przewodnicząca a nie normalnie rozmawiać.
Odmawiam zabierania głosu w takich warunkach, jest to, po prostu, poniżej jakiekolwiek standardu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę bardzo.
Ja też nie pozwolę, żeby obrażał pan gości i parlamentarzystów poprzez swoje wypowiedzi…

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Jest to coś niebywałego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
…po prostu, jest to niedopuszczalne.

Poseł Sławomir Nitras (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Jest pani po prostu przekupą.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę bardzo, pan poseł Zaremba i pan poseł Horała.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Swoją odpowiedź dla pana przewodniczącego Aziewicza, wnioskodawcy chciałbym uzupełnić o dwa wątki.
Państwa troska...
Nie strasz, nie strasz, bo się... było takie powiedzenie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, *ad rem*. Panie pośle, proszę pozostać i posłuchać, co goście mają do powiedzenia. To też jest wyraz arogancji. Bardzo proszę pozostać i wysłuchać, co goście mają do powiedzenia a nie uciekać.

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Otóż państwa troska, jeżeli chodzi o Komisję Europejską, o tzw. pomoc publiczną, o postępowania, które pan tutaj wymieniał, jest to kolejny dowód na to, że państwo jesteście czystej wody hipokrytami.

Dlaczego? Nie zauważacie, tak jak nie zauważają lobbyści Rosjan z panem Timmermansem i innymi komisarzami na czele, że zagrożeniem ekologicznym jest Nord Stream i Nord Stream 2, jakoś nie ma tym dużego zainteresowania. Nie mówię już o wnioskach formalnych w tej sprawie w Komisji Europejskiej.

Jeżeli w Unii Europejskiej, w Komisji Europejskiej, mamy kabaret, który działa w ogóle przeciwko Komisji Europejskiej, przeciwko samej idei europejskiej, a tym bardziej, jeżeli chodzi o europejską gospodarkę morską, co w wodach Bałtyku jest podległe prawu europejskiemu a co nie jest, to pokazuje to, jak duże są wpływy rosyjskie w Komisji Europejskiej, jak wielu ma lobbystów.

Wpisywanie się w nagonkę na tego typu inwestycję jak przekop Mierzei Wiślanej jest niczym innym jak działaniem na szkodę Rzeczypospolitej. Naszym sztandarowym projektem (mówię naszym, nas wszystkich jako III RP) tak jak dla II RP była Gdynia może być odbudowa, rozbudowa, podniesienie portu w Elblągu do standardu nie tylko portu śródlądowego, ale też portu morskiego.

Na koniec najważniejszy argument, proszę państwa: jest to kwestia bezpieczeństwa. Jesteśmy krajem NATO, jesteśmy krajem, który leży na flance NATO. Musimy mieć zapewniony dostęp, w szczególności w razie zagrożenia militarnego, do przesmyku suwalskiego. Musimy mieć dostęp dla wojsk sojuszniczych także od strony morza, ze strony transportu wodnego, morskiego. Jest to standard. Muszę państwa zmartwić. Wiele ekspertyz i opracowań powstałych także w obrębie samego Sojuszu Północnoatlantyckiego podnosi aspekt dostępu do akwenu zamkniętego przez Cieśninę Pilawską a de facto – przez Rosjan.

Proszę państwa – i ostatnia rzecz, której nie można zostawić bez komentarza. Proszę państwa, jeżeli chodzi o tzw. ekologów (mówię to jako politolog) – była to najlepsza inwestycja KGB i FSB od lat 70., od lat 80. Pierwsze były masowe protesty przeciwko amerykańskim rakietom. Mieliśmy historię z puszczą, teraz mamy przekop Mierzei Wiślanej, wreszcie mamy zablokowany rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce. Dlaczego? Ponieważ daliśmy sobie narzucić Naturę 2000.

Przytaczacie tutaj państwo wielki sukces, że Niemcy łaskawie zgodzili się, żeby wpisać żeglowność Odry (poniżej Szczecina) do klasy III, klękajcie narody… Nie, powinniśmy mieć takie możliwości, jak te po drodze do Stralsundu. Przypływają tam wycieczkowce ze Szwajcarii. Jest to istotna część gospodarki niemieckiej, jeżeli chodzi o transport. Żadne kpiny z państwa strony nie zmienią tego faktu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Horała i pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Szanowni państwo, postaram się skupić tylko na jednym wątku, ponieważ wiele wątków zostało tutaj omówionych. Skupię się konkretnie na bardzo bliskim mojemu sercu wątku portu w Gdyni.

Pan poseł Aziewicz uzasadniając wniosek o wotum nieufności, część swojej wypowiedzi poświęcił właśnie temu portowi. Kontrastując to z działaniami obecnego zarządu, pan poseł chwalił działania poprzedniego zarządu, który to poprzez przemyślane i skalkulowane rynkowo inwestycje rozwijał port – szanowni państwo, powiedzenie czegoś takiego to klasyczny przykład tego, że drzewo zasłania komuś las i nie widzi lasu.

Port w Gdyni w najbardziej przyszłościowym, najbardziej rozwojowym, najbardziej nowoczesnym obszarze przeładunków kontenerowych jakieś piętnaście lat temu był w Polsce absolutnym liderem, prawie że monopolistą. Tak się składa, że w tej branży przepracowałem prawie całe swoje zawodowe życie do czasu, kiedy zostałem posłem, a więc wiem, o czym mówię. Branża błagała, prosiła, dobijała się do zarządu, żeby przeprowadzić inwestycje, żeby pogłębić kanał portowy, żeby powiększyć obrotnicę, ponieważ występuje trend zwiększania wymiarów statków, na linie feederowe są wypychane coraz większe statki, statki oceaniczne. Za chwilę w Gdyni trzeba będzie obsłużyć takie statki albo utracimy przeładunki. Przez wiele lat najpierw zarząd portu w ogóle nie widział takiej potrzeby, a potem zabrał się do tego bardzo, bardzo powoli, teraz inwestycje te są kończone.

W międzyczasie prywatny zagraniczny inwestor w Gdańsku utworzył, zbudował od podstaw jako *greenfield* terminal DCT, który terminale gdyńskie wyprzedził w przeładunkach wielokrotnie, przejął znaczącą część linii. Dobrze, że stało się to w Gdańsku a nie, np. w Hamburgu. Bardzo dobrze, że teraz wspólnie z Polskim Funduszem Rozwoju nastąpiła częściowa polonizacja i wprowadzenie polskiej kontroli nad terminalem.

Scenariusz ten nie musiał być zrealizowany, ponieważ wiele, wiele lat temu terminale istniejące, działające w Gdyni mogły uzyskać zdolności przeładunkowe. Gdynia spóźniła się o wiele lat, właśnie dlatego że było podejście, iż na bieżąco jest zysk (dobrze się dzieje, a więc właściwie po co śmiałe projekty). Słyszeliśmy już tutaj, że projekty rozwojowe są nieopłacalne.

Pan poseł krytykuje plany portu dotyczące wyjścia w morze, budowy Portu Zewnętrznego i jednocześnie krytykuje akwizycję terenów np. po dawnej stoczni Nauta. Port w Gdyni właściwie jest portem wewnętrznym w stu procentach, otoczonym tkanką miejską. Jeżeli ma się rozwijać to, przepraszam, ale nie ma innej możliwości niż albo dokonać akwizycji terenów, albo wyjść w morze i wybudować terminal zewnętrzny, chyba że cel jest taki, że port w Gdyni ma się nie rozwijać, ma zamierać. Tylko wtedy faktycznie taka polityka, w której nie opłaca się kupować terenów i nie opłaca się inwestować, wychodzić w morze, jest racjonalna.

Można to było zobaczyć w działaniach gdyńskiej Platformy Obywatelskiej. Zanim zostałem posłem, byłem radnym miasta Gdyni. Doskonale pamiętam te obrady rady miasta, kiedy uchwalano miejscowy plan zagospodarowania dla Mola Rybackiego, który wyłączał ten teren z gospodarki morskiej i przekazywał pod zabudowę deweloperską. Radni Platformy Obywatelskiej, także radni Samorządności Wojciecha Szczurka, entuzjastycznie popierali ten projekt. Kiedy mówiłem z trybuny, że może chociaż nie cieszmy się tak bardzo, dlatego że chyba naprawdę nie ma się z czego cieszyć, że tereny wydarte morzu przez Eugeniusza Kwiatkowskiego, nabrzeża zbudowane po to, żeby rozwijać gospodarkę morską w Gdyni, są przeznaczane pod zabudowę deweloperską, ponieważ bloki można budować wszędzie, w całej Polsce, niekoniecznie na nabrzeżu portowym. Spotykało się to wręcz prawie z kpiną radnych Platformy Obywatelskiej – przewodniczącym Platformy Obywatelskiej w Gdyni jest właśnie pan poseł Aziewicz (wówczas także był).

Ten sam zarząd portu dokonywał uzgodnień miejscowych planów, gdzie kolejne obszary gospodarki morskiej, np. po dawnej stoczni Nauta także wyłączano pod zabudowę deweloperską. Przewidziano tam nawet obiekt handlowy o powierzchni 2 tys. metrów kwadratowych, ani chybi jakiś Lidl albo Biedronkę. Zarząd też nie wykorzystywał wówczas swoich narzędzi, żeby to zablokować, żeby tereny te zatrzymać do rozwoju gospodarki morskiej. Bardzo dobrze, że obecny zarząd portu znaczącą część tych terenów wykupił i dzięki temu ma rezerwę pod rozwój, zachowuje ją do rozwoju gospodarki morskiej.

Jako gdynianin jeszcze raz powtórzę, że bloki deweloperskie można budować w całym kraju. I niech się budują. Natomiast zainwestowane tereny portowe, nabrzeża z torem podejściowym są bezcenne, powinny być wykorzystywane w tym celu, w którym powstały.

I ostatnia sprawa. Pan poseł krytykuje polityczne nominacje. Mówi, że są łupem politycznym, że zmiany kadrowe są kierowane celami politycznymi. No cóż? Poprzedniego zarządu, poprzedniego prezesa pan poseł bronił jako bezpartyjnego, apolitycznego mene-

dżera. Osiągnięcia owego menedżera pokrótce już tutaj zarysowałem. Właściwie można by na tym skończyć, gdyby nie to, że niedługo po jego odwołaniu, śledzę sobie profil pana posła Aziewicza na Facebooku, a tam zdjęcie ze spotkania organizowanego przez koło Platformy Obywatelskiej w Gdyni. Na zebraniu Koła Platformy Obywatelskiej, w pierwszym rzędzie siedzi sobie pan poseł obok byłego apolitycznego pana prezesa. Jeżeli ktoś sam ma takie koneksje... To nie jest nic złego, w Polsce można należeć do partii politycznych, również kiedy jest się szefem spółek czy kiedy pełni się jakieś funkcje w zarządach, można sympatyzować, można się przyjaźnić. Naprawdę nie ma w tym niczego złego, ale kiedy samemu także ma się takie koneksje, bardzo proszę innym tego nie zarzucać.

Co więcej, pojawił się tutaj wątek rozmów ze stroną związkową, informacji ze strony związkowców. Rozumiem, że to ten sam kontakt, ponieważ pan prezes krótko przed odwołaniem, niestety, miał wypadek, poszedł na zwolnienie lekarskie, przez co potem nie można było go zwolnić. W trakcie zwolnienia został członkiem władz jednej z organizacji związkowych w porcie, objętym ochroną związkową a więc wątek mamy spięty, mamy wątek apolityczny. Przy okazji można było odbyć konsultacje ze związkami zawodowymi na tym samym posiedzeniu koła Platformy Obywatelskiej.

Podsumowując – jeżeli wziąć na serio wniosek to nie opłaca się budować kanału przez Mierzeję Wiślaną, nie opłaca się budować Portu Zewnętrznego, nie opłaca się kupować terenów dla portów. Wiemy z historii, że prowadzić stoczni, np. Stoczni Gdynia także się nie opłacało. Jedyne, co opłaca się za rządów Platformy Obywatelskiej to budować deweloperskie bloki i Biedronki na terenach gospodarki morskiej.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Jeszcze dwóch parlamentarzystów i przekazuję głos panu ministrowi – pan poseł Chruszcz i pan poseł Aziewicz.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, miałem zacząć od innej rzeczy, ale mojemu koledze z Gdyni powiem, że w Stoczni Szczecińskiej także były projektowane hotele, apartamentowce, lofty. Stocznia miała być podzielona na park technologiczny, na mniejsze kubatury. W ogóle nie miało tam być produkcji statków. Kolega Marchewka mówił o morzu hipokryzji – czy nie chodzi o to, że mówicie o Morzu Martwym, które miało być pomiędzy Odrą a Wisłą? Tam nie miało być biznesu morskiego.

Dobrze, że dzisiaj mamy takie ministerstwo. Dobrze, że mamy myślenie i projekty kierunkowe, które wspomagają rozwój.

Wspomniałem o tym, że w Stoczni Szczecińskiej miały być apartamentowce a dzisiaj mamy stocznię, która jest niezadłużona, w której mamy nie tylko jedną zmianę, zaczynamy już drugą zmianę. Przychodzą nowi pracownicy, pracują naprawdę setki osób. Stocznia Szczecińska – wszystkim państwu chciałbym się pochwalić – ma dzisiaj międzynarodowe certyfikaty, które świadczą, że stocznia się odbudowała i jest gotowa do budowy pierwszych okrętów, pierwszych statków. Dowodem na to jest np. projekt, który stocznia wygrała z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju na statki autonomiczne, co poświadcza, że stocznia jest zdolna do budowy tak zaawansowanych statków. Jest to rozwój technologiczny, jest to innowacyjność w przemyśle stoczniowym.

Namacalnym dowodem pewnej hipokryzji z waszej strony jest to, jak rzuciliście się na zmianę nazwy Stoczni Szczecińskiej (był Szczeciński Park Przemysłowy). Powrót do nazwy Stocznia Szczecińska, oczywistej dla nas, mieszkańców Szczecina, oczekiwanej przez stoczniowców, przez mieszkańców Pomorza Zachodniego, użyliście jako argumentu przeciwko stoczni. Nawet mówiliście o tym, że stocznia nie ma w KRS-ie budowy statków. Nie mówię już o tym, że była to nieprawda, że było to duże wypaczenie, ale szkodziło to temu biznesowi, szkodziło to nam wszystkim, mieszkańcom Szczecina, ponieważ my wszyscy będziemy zarabiać na tym biznesie – i taksówkarze, i piekarze, i nauczyciele. Pokazuje to dwa światy, którymi jesteśmy.

Kiedy w Stoczni Szczecińskiej zaczęło dziać się coś dobrego, kiedy wszyscy możemy się tym pochwalić, kiedy możemy powiedzieć: *patrzcie, jest przykład, że możemy odbu-*

dować, sypie się piasek w tryby. Muszę powiedzieć, że przez te trzy lata odbudowaliśmy ciągi technologiczne, nie tylko sprężarkownię, o której mówił pan poseł Krzysztof Zaremba, ale także sekcję płaską, po której w 2014 roku została tylko dziura w betonie. To wszystko jest odbudowywane, jest zlecane. Jesteśmy za pięć dwunasta, żeby zlecić pierwszą budowę dużych okrętów.

Był zarzut, że są to tylko projekty. Mówię: sprawdzam.

Na przykład w żegludze śródlądowej są konkrety. Zleciliśmy progi wodne, projekty i budowę, cały proces. Jestem architektem a więc wiem, jak to się zaczyna, mówię o Wołowie i Ścinawie. Jeżeli ktoś zajmuje się tym biznesem, żeglugą śródlądową, to wie, że po ukończeniu inwestycji i przy małych korektach żeglugowych, będziemy w stanie wozić towary ze Śląska do wszystkich portów w Europie, także do Szczecina. Jest to rozwój całego portu.

W portach w Szczecinie i Świnoujściu wyczekiwana inwestycja w port zewnętrzny wreszcie została rozpoczęta, na poprzednim posiedzeniu Komisji mieliśmy prezentację tego projektu. To bardzo dobra inwestycja. Był zarzut, że w stoczni jest strajk i teoretycznie ktoś może stracić pracę, kiedy wszyscy potrzebujemy rąk do pracy. Przecież port nie może działać wbrew swojemu statutowi, musi zarabiać. Jednej spółce nie może dawać cen konkurencyjnych, zaniżonych, a drugą obciążać prawdziwymi stawkami. Wobec tego nie rozumiem tej argumentacji. Właśnie jest to praca na rzecz spółki. Jest to wypracowanie zysku, który będzie służył innowacji i rozwojowi biznesu.

Były argumenty dotyczące Polskiej Żeglugi Morskiej. Na przykład Unity Line bije rekordy zysku, przewozy na Bałtyku spółki Unity Line idą lawinowo w górę. Nawet w tym czasie, kiedy mamy zaniżone, niskie stawki przewozowe, Polska Żegluga Morska kupuje siedem nowych statków. Nie wiem, potrzebna jest nagroda… przecież takimi rzeczami trzeba się chwalić. W takiej debacie powinniśmy mówić, że coś można zrobić szybciej, więcej, używać argumentów liczb a nie odnosić się tylko do wistów medialnych, dlatego że zaniża to poziom debaty.

O przekopie Mierzei Wiślanej już dużo tutaj mówiono, pan poseł Jerzy Wilk przytaczał argumenty.

Szanowni państwo, ja naprawdę odrobiłem tę lekcję. Urbaniści, planiści chwalą tę inwestycję. Ci, którzy zajmują się geopolityką, chwalą tę inwestycję. Branża chwali tę inwestycję. Wszyscy chcemy przekopu i portu w Elblągu, ponieważ rozwija to ten region kraju.

Panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę inwestycję. Jest to dobry kierunek. Na pewno trzeba was wspierać w dalszych pracach.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Szanowni państwo, przysłuchując się dyskusji, właściwie z każdym kolejnym głosem (zaczęło się od pana posła Zaremby) nabierałem pewności, że wniosek jest absolutnie uzasadniony.

Nikt z dyskutantów (chyba pan poseł Chruszcz jest pierwszy) nic nie mówił o dorobku pana ministra Gróbarczyka. Skupiliście się państwo na czasie, kiedy rządziła koalicja Platforma Obywatelska – Polskie Stronnictwo Ludowe. Działo się to trzy lata temu, minęły trzy lata. Dzisiaj tak naprawdę rozmawiamy o tym, co konkretnie zrobił pan minister Gróbarczyk.

Oddaję szacunek panu posłowi Chruszczowi, pan pierwszy zaczął mówić o tym, że stocznia ma jakiś certyfikat. To jest jakiś sukces… jeżeli rzeczywiście ma. Mówił pan o liczbach. Cały czas wielokrotnie apelowałem o liczby na posiedzeniach Komisji. Gdyby pan minister przedstawiał liczby, być może dyskusja byłaby sprawniejsza.

Pan poseł Wilk powoływał się na opinię mieszkańców w sprawie przekopu – panie pośle, kandydował pan na prezydenta Elbląga…

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Byłem prezydentem.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

…kandydował pan ostatnio. Komisja jeździła, żeby wesprzeć pana w wyborach – przegrał pan te wybory.

Mówi pan o opinii mieszkańców? Jest pan zwolennikiem przekopu, chyba największym z możliwych. W ogóle nie rozmawiamy tutaj o celowości przekopu, rozmawiamy o sposobie realizacji tego przedsięwzięcia (decyzję w tej materii podjął rząd a nie Sejm), o sposobie prowadzenia debaty publicznej, który urąga wszelkim standardom.

Podsumowując to wszystko, państwo głęboko przeżywacie, co działo się osiem lat temu.

Pan poseł Horała chyba nie pracował w porcie na takim stanowisku, na którym miał dostęp do strategicznych materiałów, chyba trochę więcej mogę powiedzieć o tamtym czasie. Pamiętam, ile pracy poprzedni zarząd włożył w to, żeby przygotować decyzję w sprawie obrotnicy. Jestem otwarty na dyskusję na ten temat, ale dzisiaj rozmawiamy o dorobku pana ministra Gróbarczyka.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przypominam, że panu ministrowi podlegają osoby, które wspólnie podejmują decyzje i są odpowiedzialne za wykonanie. Jeżeli jest sukces, to jest to również i, przede wszystkim, sukces pana ministra Gróbarczyka, ponieważ on to nadzoruje.

Bardzo proszę, pan poseł Marchewka i na koniec – pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję.

Odnosząc się do wypowiedzi, które padły, szczególnie w kontekście funkcjonowania Szczecińskiego Parku Przemysłowego, który obecnie nazywa się Stocznią Szczecińską, cieszę się, że pan poseł Chruszcz przyznał rację, iż zmiany nazwy pomimo zapowiedzi nie było. W KRS-ie przez wiele miesięcy nie było również budowy statków. Mieliśmy zatem prawo, żeby pokazywać, że było to kolejne zagranie, które miało tylko i wyłącznie na celu zrobienie pozytywnego PR-u rządzącym.

W związku z tym, chciałbym zapytać pana ministra i przedstawicieli resortu (jeżeli są w stanie odpowiedzieć na to pytanie), jakie inwestycje w Stoczni Szczecińskiej zostały podjęte przez ostatnie trzy lata? Nie chcę mówić o tych, które zostały zrealizowane w 2015 roku za kwotę prawie 16 000 tys. zł, kiedy została zrealizowana między innymi modernizacja bocznicy kolejowej, przebudowa budynku na potrzeby socjalne, zakup maszyny do centrum obróbki stali. Pan poseł Chruszcz mówił tutaj o sprężarce – z tego, co wiem, jest to inwestycja rzędu 1000 tys. zł. A więc inwestycje, które były zrealizowane w stoczni w 2015 roku była praktycznie szesnaście razy większa.

Jeżeli pan poseł zarzuca mi hipokryzję i mówi, że wszyscy będziemy na tym zarabiać, to przypomnę, że to pan, panie pośle, projektował jeden z budynków w stoczni – być może miał pan siebie na myśli, ale na pewno nie mnie.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Projektowałem za Platformy Obywatelskiej, ponieważ jestem dobrym architektem.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Bardzo cenię pana umiejętności w tym zakresie.

Ponadto chciałbym zapytać pana, panie ministrze, o efekty działalności, zapowiedzi, które przedstawione w dniu 4 grudnia 2017 roku, kiedy to zapowiedziano współpracę stoczni Gryfia ze spółką Lotos. Miała nastąpić współpraca w zakresie złomowania konstrukcji offshore, farm wiatrowych. Co wydarzyło się w tym zakresie? Według opinii, jakie spływają do nas ze strony związkowej, w tym zakresie jest głucha cisza. Zapowiadał pan to publicznie, panie ministrze, jako ministerstwo. Posłowie partii rządzącej również się tym chwalili. Między innymi opuszczając posiedzenie Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego, gdzie oczekiwaliśmy od pana, panie ministrze, wyjaśnień, odtrąbił pan kolejny sukces, była zapowiedź.

Proszę szczerze powiedzieć, co się dzieje w tym zakresie?

Jest to kwestia, która bardzo mnie interesuje. Czy była to kolejna zapowiedź bez pokrycia czy rzeczywiście coś się dzieje?

I drugie pytanie. Również pod koniec 2017 roku w Stoczni Szczecińskiej został podpisany kolejny list intencyjny na budowę masowców. Chciałbym zapytać, jaki jest rezultat podpisania tego listu intencyjnego, czy coś się wydarzyło w tym zakresie?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Misiło i pan poseł Zaremba.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, mam dwa obszary.

Po pierwsze, wysłuchałem pana posła Sylwestra Chruszcza… rozumiem, Sylwek, że jest to związane z twoim przejściem do Prawa i Sprawiedliwości. Jest to do dla mnie oczywiste, ale to, co tutaj usłyszałem jako wieloletni menedżer kierujący różnymi spółkami to pobożny koncert życzeń.

To wszystko, o czym mówisz, może się stanie, ale przez trzy lata się nie wydarzyło.

Panie ministrze, wielokrotnie publicznie pytałem, także na posiedzeniach zespołu parlamentarnego (chociaż jest to bardzo trudne, ponieważ przeważnie tam pana nie ma), pytałem w ramach interpelacji – wzmacniając tutaj pytanie pana posła Marchewki – jakie realne efekty dzisiaj, po trzech latach rządów Prawa i Sprawiedliwości pan minister mógłby nam pokazać? Chodzi mi o prawdziwe efekty, że zrobiliśmy to, to i to, wybudowaliśmy taki i taki statek, zaprojektowaliśmy takie jednostki, będą one do odebrania za rok, za dwa, za trzy miesiące – według mnie czegoś takiego nie ma.

Jeżeli się mylę, proszę wyprowadzić mnie z błędu. Co miesiąc przyjeżdżam pod stępkę, żeby oglądać, jak w praktyce wygląda budowa statków w Szczecinie – i nikt jej nie może zobaczyć.

Druga rzecz. Dzisiaj albo wczoraj (dokładnie nie pamiętam), pani przewodnicząca, złożyłem na pani ręce punkty, które chciałbym, żeby Komisja zgłosiła do Najwyższej Izby Kontroli. Jeden z tych punktów zawiera prośbę o to, żeby Najwyższa Izba Kontroli zechciała zbadać całą inwestycję związaną z Mierzeją Wiślaną.

Drodzy państwo, już Stefan Batory 440 lat temu chciał dokonać przekopu, ale jego ówcześni ekonomowie stwierdzili, że jest to zabieg absolutnie nieekonomiczny. Podobnie było w 1945 roku – Eugeniusz Kwiatkowski także chciał, proszę państwa, dokonać przekopu, ale jego eksperci stwierdzili, że jest to absolutnie nieopłacalne i nigdy opłacalne nie będzie.

Chciałbym zapytać, na podstawie jakich analiz...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o spokój.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Panie ministrze, na podstawie jakich analiz podjęto decyzję o tym, że przekop jest sensowny?

Dobrze wiemy, że głębokość, która tam będzie, maksymalnie jest do pięciu metrów. Nie uda się zrobić żadnego biznesu. Dlatego chciałbym wiedzieć, jakie są realne przesłanki?

Chciałbym prosić panią, pani przewodnicząca, i pana, panie ministrze, żebyście przychylnie spojrzeli na wniosek dotyczący kontroli Najwyższej Izby Kontroli, żebyśmy jako Komisja zechcieli go zaproponować i zgłosić. Myślę, że warto, żebyśmy w Polsce nigdy nie popełniali takich błędów jak zakup rafinerii w Możejkach przed wielu laty, która do dzisiaj jest nierentowna i nigdy rentowna nie będzie. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to oczywiste dla każdego, kto zajmuje się tą branżą oraz ekonomią. To samo jest z Mierzeją Wiślaną.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Zwracam się do pana jako do posła, który tak chętnie sięga do źródeł.

Proszę, żeby pan poseł naprawdę poszerzył zakres informacji odnośnie do ekonomicznego uzasadnienia przekopu Mierzei Wiślanej a przynajmniej uczestniczył w wyjazdowych posiedzeniach Komisji, kiedy można na miejscu zetknąć się z samorządami. Proszę naprawdę nie mówić...

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Mówię o analizach, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

...o tym, że niektórzy będący na sali nie znają się na tym. Bardzo proszę sięgnąć do...

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Dostarczy mi pani analizy, tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja panu nie przerywałam.

Projekt był przedstawiany na posiedzeniu Komisji, proszę sobie uzupełnić informację na ten temat.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Czytałem to, nie ma tam żadnego uzasadnienia ekonomicznego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Pani przewodnicząca, dlaczego wprowadza pani opinię publiczną w błąd?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może sięgnął pan do opracowań Platformy Obywatelskiej? Tam, rzeczywiście, nie ma tego opracowania.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Dlaczego wprowadza pani opinię publiczną w błąd, pani przewodnicząca?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Odbieram panu głos.

Proszę bardzo, pan minister Gróbarczyk… wcześniej pan poseł Zaremba *ad vocem*.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Tak, *ad vocem* do wypowiedzi pana przewodniczącego Aziewicza.

Osiągnięciem pana ministra Gróbarczyka jest rozpoczęcie prac nad pogłębieniem toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Była o tym mowa latami, teraz jest to robione.

Dalej, zbudowanie prawdziwego, mocnego resortu z nadzorem właścicielskim nad całym spektrum gospodarki morskiej, odbudowa przemysłu stoczniowego, podniesienie wartości polskich portów, podłożenie podwalin pod odbudowę żeglugi śródlądowej, transportu śródlądowego a także postawienie na transport intermodalny, który ma wsparcie ministerstwa. Dotychczas o tym się nie mówiło. Jest to pięć podstawowych punktów.

Jest jeszcze jedna kwestia – zwracam się do pana posła Marchewki i do pana posła Obryckiego, w tym czasie, kiedy niemieckie banki robiły audyt Stoczni Szczecińskiej, wy w ubiegłym roku, kilka miesięcy temu pod bramą stoczni robiliście konferencje prasowe, że stocznia nie ma certyfikatów… prezes Strzeboński ma całą ścianę wytapetowaną certyfikatami. Na szczęście, stocznia przeszła.

Jeżeli chodzi o poziom inwestycji, który był robiony za waszych rządów, to była to jedna maszyna, i to jeszcze z zastrzeżeniem, wyraźnie z inicjatywy zarządu województwa, waszego marszałka Geblewicza, że – broń Boże! – nie może to służyć produkcji okrętowej, tak to wyglądało.

Jeżeli chodzi o prorosyjskie pytania pana posła Misiły, mam do pana jedno pytanie: czy prawdą jest, że kiedy pracował pan dla jednego z tygodników w Polsce, był pan autorem inicjatywy, żeby tytuł człowieka roku nadać Władimirowi Putinowi, co nie podobało się pańskiemu pracodawcy?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, nie jest to tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Bardzo proszę, *ad vocem* pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Nie, ja już nie będę komentował, kolega Misiło się odniesie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

W jakim trybie, panie pośle?

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Ad vocem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Po pierwsze, chodzi o sprostowanie, po drugie, chciałbym państwa zaskoczyć – jeżeli pani mi pozwoli, myślę, że będzie pani zadowolona z drugiej części mojej wypowiedzi.

Panie pośle Zaremba, chciałbym powiedzieć tak: nigdy nie pracowałem dla tygodnika „Wprost", byłem tylko przewodniczącym rady nadzorczej. Nigdy nie byłem ani pomysłodawcą, ani inicjatorem przyznania tytułu człowieka roku Władimirowi Putinowi. W pierwszej kolejności te dwie rzeczy.

Druga rzecz, pani przewodnicząca – panie ministrze, chciałbym panu bardzo dziękować i naprawdę pochwalić za jedną rzecz, dlatego że pogłębienie toru w Szczecinie do 12,5 metra jest to bardzo ważna rzecz. Miałem przyjemność być posłem sprawozdawcą. O takich inicjatywach mówiłem zostając posłem. Zawsze będę temu kibicował i głośno klaskał, co jednak nie zmienia faktu, panie ministrze, że jedno pogłębienie toru, nie może być tym, czym zajmuje się ministerstwo, nie może być jedynym sukcesem.

Brak budowy statków w stoczni czy irracjonalny przekop Mierzei Wiślanej są to powody, które świadczą o tym, że nie powinien pan zajmować tego stanowiska, dlatego że ministerstwo (myślę o tym, co tutaj słyszę z ust pana posła Zaremby, wcześniej pana posła Chruszcza) zaczyna mi wyglądać jak ministerstwo propagandy.

Chciałbym bardzo prosić, żebyśmy na posiedzeniach Komisji, jak również zespołu parlamentarnego rozmawiali w oparciu o liczby i twarde dane, przestali uprawiać demagogię i populizm, który, niestety, jest domeną państwa, czyli polityków Prawa i Sprawiedliwości.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę nie ubliżać politykom Prawa i Sprawiedliwości.

Kiedy mamy prezentacje, zapraszam pana posła, żeby uczestniczył w posiedzeniach Komisji, wtedy będzie pan miał więcej informacji na tematy, które podejmujemy na posiedzeniach Komisji.

Tym samym zamykam dyskusję, jeżeli chodzi o parlamentarzystów, przekazuję głos panu ministrowi.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, może podzielę swoją wypowiedź na dwie części. Pierwsza obejmie krótki wstęp dotyczący naszego ministerstwa, druga część to będą odpowiedzi, które przygotowaliśmy w związku z wnioskiem o wotum nieufności. Może będzie to w bardzo lakonicznej formie, ale myślę, że większość rzeczy została już przez państwa powiedziana. Może będzie trochę uszczypliwie, ale pan, panie pośle, zaczął.

Proszę państwa, powiem w krótkich słowach. Celem Prawa i Sprawiedliwości, kiedy obejmowało władzę, był powrót do gospodarki morskiej, do idei, która powstała w 2007 roku, dotyczącej powołania ministerstwa, które przez naszych poprzedników zostało

zlikwidowane. W związku z tym, był to również element programu wyborczego, na podstawie którego wygraliśmy wybory.

Ministerstwo, które zostało utworzone w 2015 roku, było oparte o pięć podstawowych filarów. Pierwszy filar, jaki wpisaliśmy jako podstawowy, to przemysł stoczniowy. Oczywiście była to deklaratywna forma rozpoczęcia zarządzania przemysłem stoczniowym. Stan rozdrobnienia, niestety, dewastacji, jak również proces sprzedaży majątku stoczniowego (a powstało nowe ministerstwo) pozwalały przygotowywać tylko i wyłącznie strategię na rzecz rozwoju branży.

Drugim elementem oczywiście była szeroko rozumiana żegluga, żegluga dalekomorska, żegluga bliskiego zasięgu, jak również żegluga śródlądowa. Ten element stanowił dla nas niezwykle ważną część programu, ponieważ wszedł w skład ministerstwa jako jego nazwa.

Kolejny element to eksploatacja portów, porty stały się integralną częścią ministerstwa w ramach jurysdykcji.

Kolejny element to rybołówstwo. Dziwię się państwu, że w państwa wniosku nie ma ani słowa na temat rybołówstwa. Nie wiem, z jakiego powodu się to nie pojawiło. Myślę, że tutaj mielibyśmy dużo do powiedzenia. Chcielibyśmy mówić na ten temat. Dla nas niezwykle ważna jest również państwa ocena w świetle programu operacyjnego, który teraz się pokazuje, który teraz będziemy uchwalać w Unii Europejskiej. Z państwa strony, niestety, nie ma tutaj żadnego zainteresowania.

Ostatni element, o który się oparliśmy, to szkolnictwo morskie. Mamy dwie wyższe uczelnie. Jest ogromny sukces i podziękowania dla obecnego rektora Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, ponieważ akademia faktycznie stała się Uniwersytetem Morskim w Gdyni. Mamy też całe zarządzanie w zakresie szkolnictwa średniego.

Były to podstawowe elementy. Ostatni rok przyniósł nam dodatkowy, niezwykle ważny element. Są to wspomniane już tutaj Wody Polskie, które dopełniają cały proces jurysdykcji w zakresie zarządzania wodą. W zasadzie po raz pierwszy w historii Polski jest tak, że jedno ministerstwo posiada pełną władzę kompetencyjną w zakresie wody. Jest to niezwykłe ułatwienie i ogromne zobowiązanie, które również powinno zostać przez państwa ocenione. Niestety, nie znalazło się to w państwa wniosku.

Teraz drugi element, do którego przejdę. Są to odpowiedzi na pytania. Będę czytał pytania, które wynotowaliśmy z państwa wniosku. Niejednokrotnie jest to przytoczenie oryginalne, a czasem bliskoznaczne, żeby ująć je w pytanie. Jak powiedziałem, odpowiedzi będą zdawkowe, ponieważ wiele rzeczy zostało już powiedzianych.

Pierwsze pytanie („minister szkodzi polskiej gospodarce")…chciałbym przypomnieć, że w 2018 roku obroty w polskich portach przyniosły 40 000 000 tys. zł do budżetu. Jest to cztery razy więcej niż za państwa czasów. Przeładowały, jest to historyczny rekord, ponad 100 000 tys. ton.

„Ministerstwo jest wykorzystywane do interesów politycznych"…jeżeli przyjmiemy, że program ten jest programem Prawa i Sprawiedliwości to jak najbardziej realizujemy to, co obiecaliśmy wyborcom. Nie możemy robić w tej materii inaczej, jest to integralna część realizacji naszych obietnic.

„Zarządzanie gospodarką morską jest jak w PRL-u, jest polityka zjednoczenia"… myślę, że to państwa wniosek jest jak wniosek z PRL-u w ramach zjednoczeń.

„Minister rozdzielił gospodarkę morską od infrastruktury"… to duży zarzut z państwa strony. Za waszych czasów gospodarką morską zajmował się jeden departament, bardzo okrojony, z bardzo małymi kompetencjami, zlikwidowano całe ministerstwo. Dla nas był to podstawowy element, żeby ministerstwo w stu procentach zarządzało tymi obszarami, w związku z tym nastąpiło powołanie ministerstwa.

„Ręcznie steruję przedsiębiorstwami"…tak zostało to określone – proszę, żeby państwo nie mierzyli mnie swoją miarą, może tak było w państwa przypadku. Zarządzanie odbywa się poprzez transparentne zasady nadzoru właścicielskiego.

„Powsadzał"– w cudzysłowie – ludzi związanych z Prawem i Sprawiedliwością kosztem doświadczonym menedżerów"… ci ludzie dobrej zmiany wypracowali czterokrotnie większy zysk, jeżeli chodzi o porty, w stosunku do państwa świetnych menedżerów. To oni doprowadzili do tego, że porty przeładowały ponad 100 000 tys. ton.

Napisaliście państwo – tutaj największy zarzut chyba do pana, panie przewodniczący – o jachcie „Dar Młodzieży”…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Poprawiłem to.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

„Rejs Niepodległości był okazją do egzotycznych wycieczek”… wydaje mi się, że jest to chyba największy, najgorszy sposób ignorancji wobec niezwykle ważnego wydarzenia, które miało początek w 1934 roku, wobec bezwzględnej, chyba najważniejszej promocji Polski. Dwadzieścia trzy porty, wielu ministrów i kilka głów państw odwiedziło statek. Szczególne zaznaczenie, zauważanie nas, błogosławieństwo papieża Franciszka to podstawowy argument za tym, jak ważny był ten rejs. Z drugiej strony ponad 1 tys. młodych osób przewinęło się przez statek, osób, które, mam nadzieję, w przyszłości nas zastąpią. Chociażby w stosunku do nich proszę zachować szacunek.

„Ustawa stoczniowa nie działa, nikt nie skorzystał z jej zapisów”… myślę, że jest to bezwzględne kłamstwo, panie pośle. Z zapisów ustawy może skorzystać każdy podmiot budujący statki, powtarzam: każdy podmiot budujący statki.

„Stocznie są w gorszym stanie niż za czasów Platformy Obywatelskiej – Polskiego Stronnictwa Ludowego”… to już gorzej być nie może, jeżeli założymy, że po prostu zlikwidowaliście tę branżę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Proszę pokazać wyniki.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Podam tylko dwa przykłady.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia w ostatnim roku miała dodatni wynik. Nastąpiło przejęcie Stoczni Marynarki Wojennej, jej wykupienie od syndyka(za waszych czasów była w fazie upadku). To największe i najistotniejsze rzeczy. Pierwsze dwa przykłady z brzegu, które mogę zaproponować.

„Stępka i prom dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej”… oczywiście, proszę państwa, wielokrotnie przyznawaliśmy się, że mamy opóźnienia w tym zakresie. Jednak przyjęliśmy program Batory i zdecydowaliśmy się, że to polskie stocznie będą budowały przede wszystkim – jest ogromna szansa – promy. Mamy ogromny potencjał i możliwości w tym zakresie. Bezwzględnie możemy to wykorzystać. Nie chcemy wchodzić w rozwiązania stosowane przez państwa, jak chociażby kupowanie tramwajów w Korei. Jest szansa na to, żeby budować statki. Będą zbudowane, przy czym nie partia to zbuduje, ale stocznie. A ponieważ państwo sami poprzez waszego specjalistę stocznie, które przejmowaliśmy, nazwaliście stodołami, to potrzeba nam trochę czasu, żeby przywrócić je do należytego stanu.

„Zarząd komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej, nietransparentne zarządzanie, Polska Żegluga Morska dalej w trudnej sytuacji”… zarząd komisaryczny podjął niezwykle istotne działania ratunkowe w zakresie wyprowadzenia spółki z katastrofalnej sytuacji. Przypomnę tylko, że to wasz dyrektor zrezygnował ze stanowiska a rada pracownicza podała się do dymisji. Nie było innego sposobu jak wprowadzenie zarządu komisarycznego. Tutaj podziękowania dla pana Pawła Brzezickiego, ponieważ dzisiaj sytuacja przedsiębiorstwa jest stabilna.

„Rekordowe przeładunki w portach to efekt koniunktury i wcześniejszych inwestycji”… to już jest zabawne – zawsze jak rządzi Platforma Obywatelska jest dekoniunktura, jak rządzi Prawo i Sprawiedliwość jest koniunktura. Powiem jednym zdaniem: nam po prostu zależy na tej branży.

„W portach spadła dynamika inwestycji (jest podany przykład Gdyni”... przypomnę, że rozpoczęty program inwestycyjny w polskich portach na kwotę blisko 25 000 000 tys. zł jest chyba największym od 1989 roku. Tutaj, z przykrością, muszę stwierdzić, że niestety, decyzje wydane w zakresie budowy, pozwoleń na deweloperkę w Porcie Gdynia są chyba najbardziej przykrym z moich doświadczeń w obszarze gospodarki mor-

skiej. Oczywiście, popełniliśmy pewien błąd wobec pani minister Wypych-Namiotko – po prostu, zgodziła się na plan zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie.

Krytyka Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu („budzą one wątpliwości, brak jest uzasadnienia ekonomicznego")... powiem szczerze, panie pośle, że nie spodziewałem się, że państwo po prostu zaatakujecie swoje inwestycje, przede wszystkim, w kontekście wykorzystania pięciu minut pod kątem rozwoju portów. Mamy ogromną szansę, mamy pieniądze na ten cel. Możemy odgrywać naprawdę bardzo ważną rolę. Pewnie na usta ciśnie się przysłowiowy port lotniczy w Berlinie, ale dajmy już z tym spokój.

„12,5 metra tylko do granic portu w Szczecinie, nie ogłoszono przetargów na konwersję całego portu ze standardu 10,5 metra do 12,5 metra, portu na to nie stać"… jest to absolutnie nieprawda, port rozpoczął proces inwestycyjny na kwotę ponad 1 000 000 tys. zł.

„Zarząd portów Szczecin i Świnoujście wypowiedział umowę Bulk Cargo, jest poważny konflikt"… przesłanki mają jedynie charakter ekonomiczny. Umowa, stawki nie były renegocjowane od 1994 roku. Bezwzględnie jest tutaj groźba niedozwolonej pomocy publicznej, jaka może nas spotkać ze strony Komisji Europejskiej. Może to zablokować inwestycje we wszystkich portach. Są to główne powody renegocjacji umowy.

„Przekop jest kontrowersyjny, nie ma uzasadnienia ekonomicznego"… pan poseł Wilk powiedział wszystko na ten temat. Chciałbym tylko podziękować, że do wniosku nie dołączyliście argumentacji rosyjskich.

„Żeglugę śródlądową ministerstwo ma tylko w nazwie"… proszę państwa, to już jest chyba największy absurd, który zaproponowaliście w tym wniosku. Bezwzględnie to, co zostaliśmy w ministerstwie, to były dwie osoby, które zajmowały się żeglugą śródlądową, z gotowym wnioskiem o likwidację tego wydziału. Mówi to samo za siebie. Przede wszystkim przyjęcie Konwencję AGN i włączenie polskich dróg wodnych w proces i cały system europejskich dróg śródlądowych otwiera zupełnie nowe możliwości. Cały proces inwestycyjny jest realizowany.

Odniosę się tutaj także do pochwały porozumienia Ewy Kopacz z Niemcami – panie pośle, to – po prostu – blokuje nam rozwój Odry, przede wszystkim Odry granicznej, jeżeli chodzi o IV klasę żeglowności, ale mamy rozwiązanie. Odra na pewno będzie podniesiona do IV klasy.

„Po trzech latach rządów Prawa i Sprawiedliwości trudno wykazać konkretne pozytywne efekty działalności (mojej skromnej osoby)"….w związku z tym, że mamy gości, którzy poprosili o obecność, pani przewodnicząca, może oddamy głos specjalistom, którzy realizują, wpisują się i ciężko pracują w tym zakresie, żeby faktycznie rozwijać tę branżę.

Poproszę o udzielenie im głosu.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Państwo już się do mnie zgłaszali, w związku z tym zanotowałam sobie: pani minister Anna Moskwa, potem pan kapitan żeglugi wielkiej Ireneusz Lewandowski, mam tutaj państwa zapisanych.

Gdybym kogoś pominęła, bardzo proszę… tak jest, pan się zgłaszał.

Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, wniosek ten rzeczywiście ma charakter historyczny, Platforma Obywatelska w obronie żeglugi śródlądowej – myślę, że jest to naprawdę historyczny moment, że doczekaliśmy takich czasów.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przywraca należną rolę gospodarczą najważniejszym rzekom w Polsce, powiem jak.

W dniu 6 marca 2017 roku pan prezydent Andrzej Duda podpisał akt ratyfikacji Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym, czyli AGN. Jest to najważniejszy międzynarodowy dokument

w zakresie żeglugi śródlądowej. Polska jako członek AGN zobowiązuje się do zapewnienia na drogach wodnych objętych porozumieniem warunków nawigacyjnych, które spełniałyby kryteria IV klasy. Są to drogi E-30, E-40 i E-70. Z tego zobowiązania nie możemy się już wycofać.

Jednocześnie jako Polska przystąpiliśmy do organizacji INE Inland Navigation Europe. Jest to prestiżowa organizacja europejska afiliowana przy Komisji Europejskiej, która skupia kluczowe europejskie podmioty w obszarze żeglugi. Należą do niej między innymi Francja, Belgia, Niemcy. Jedne z kluczowych zadań organizacji to prace nad nową perspektywą finansową Unii Europejskiej, instrumentem CEF, nadanie właściwej roli żegludze śródlądowej w tychże dokumentach i perspektywie finansowej, rewizja sieci TEN-T pod kątem wpisania żeglugi śródlądowej do korytarzy, w tym polskiej żeglugi śródlądowej. Rząd w 2016 roku przyjął założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Przypomnę, że w roku 2015 nie było żadnych dokumentów w zakresie żeglugi śródlądowej.

Drogi śródlądowe mają kluczowe znaczenie dla rozwoju portów jako niezbędny element infrastruktury dostępowej. Dlatego też ministerstwo wraz z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście pracuje nad przygotowaniem rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dokument ten obejmuje również funkcjonowanie powiązane, polski odcinek brakującego odcinka Dunaj-Odra-Łaba i Kanał Śląski. W ramach prac nad przygotowaniem programu trwa przygotowanie analiz technicznych, transportu, kosztów i korzyści. Zakończono opracowanie modelowania numerycznego. Modelowanie to jest już gotowe. Analizy dotyczące kwestii hydrotechnicznych dostarczą także informacji o zakresie inwestycji koniecznych dla rozwoju między innymi transportu wodnego śródlądowego. Wyniki analizy transportu mają za zadanie ułatwić prognozowanie wielkości i struktury ładunków dla transportu wodnego śródlądowego. Będą pomocne, żeby wskazać optymalne lokalizacje przyszłych terminali towarowych oraz dodatkową infrastrukturę. Jednocześnie analiza kosztów i korzyści, której również nie było a którą wykonujemy dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej w Polsce, pozwoli przedstawić ekonomiczne dane dla Odry.

Jednocześnie ministerstwo wspólnie z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk, który jest odpowiedzialny za przygotowanie studium wykonalności dla dróg E-40 i E-70, najpóźniej w pierwszym kwartale 2020 roku określi pełną dokumentację w zakresie tych dwóch dróg wodnych.

Aktywnie współpracujemy w obszarze żeglugi śródlądowej z innymi państwami, między innymi z Holandią, Niemcami, Portugalią. Ministerstwo rozwija kontakty robocze z niemiecką administracją, partnerskie kontakty robocze. Landy, między innymi Sachsen-Anhalt, jak też środowiska gospodarcze wschodnich Niemiec w pełni popierają i postulują rozwój żeglugi śródlądowej dla rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Widzą w tym potencjał dla rozwoju regionu pogranicza polsko-niemieckiego. Polskie plany rozwoju żeglugi na Odrze zostały zakomunikowane stronie niemieckiej na poziomie federalnym między innymi w czasie konsultacji międzyrządowych.

Uczestniczymy także w grupie Dunaj-Odra-Łaba. Opiniujemy wszystkie czeskie dokumenty w zakresie żeglugi śródlądowej. Dzięki naszym staraniom odcinek śródlądowej drogi wodnej Szczecin-Berlin został wpisany do korytarza transportowego Morze Północne-Bałtyk. Otwiera to możliwości ubiegania się o środki z CEF-u na modernizację infrastruktury hydrotechnicznej jeszcze w ramach aktualnej perspektywy. Uwzględnienie tego fragmentu w korytarzu Morze Północne-Bałtyk jest efektem wspólnego polsko-niemieckiego wniosku oraz owocnego dialogu z Komisją Europejską.

W planach rozwoju żeglugi śródlądowej jesteśmy konsekwentni. Po wejściu w życie ustawy – Prawo wodne przywróciliśmy właściwy status urzędom żeglugi śródlądowej, które państwo chcieliście zlikwidować. Aktualnie urzędy żeglugi śródlądowej opiniują wszystkie inwestycje realizowane przez regionalne zarządy gospodarki wodnej z perspektywy żeglugi śródlądowej. Mają wpływ na właściwy poziom żeglowności.

Poza analizami i dokumentami strategicznymi, które oczywiście są niezbędne, równolegle usuwamy wąskie gardła w żegludze śródlądowej w ramach prowadzonych inwestycji. Jest to modernizacja śluz na Kanale Gliwickim. Skończyliśmy stopień w Malczycach.

Rozpoczęliśmy Siarzewo, Ścinawę i Lubiąż (szczegółowo o tych inwestycjach opowie pan prezes Daca). Swoje plany na bieżąco komunikujemy Komisji Europejskiej. Przedwczoraj między innymi uzyskaliśmy pozytywną opinię, że plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych nie wymagają strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Płynnie przeszłam do Komisji Europejskiej, gdyż pojawił się tutaj zarzut, że nie potrafimy prowadzić dialogu z Komisją Europejską. Nie mogę odmówić sobie przyjemności, żeby nie wspomnieć o kilku dyrektywach, między innymi o dyrektywie azotanowej.

Nadszedł właśnie czas na liczby, na które państwo tak bardzo czekali. A więc liczba 195 000 tys. zł. Była to kwota kary, która groziła nam za brak wdrożenia dyrektywy azotanowej, było to naruszenie z 2014 roku. W poprzednim roku w pełni wdrożyliśmy tę dyrektywę. Naruszenie zostało zamknięte. Tym samym uniknęliśmy kary. Przez osiem lat nie udało się wdrożyć tak prostej dyrektywy, jest to osiem stron dokumentu programowego.

Kolejna dyrektywa to dyrektywa ściekowa. Właśnie walczymy z potencjalnym naruszeniem. W momencie kiedy były największe środki europejskie na ten cel, nie zostały one wykorzystane, teraz musimy finansować owe inwestycje z własnych środków.

Nie wspomnę ustawy – Prawo wodne. Z przyjemnością odpowiedziałabym o Wodach Polskich, ale pan prezes Daca pewnie zrobi to lepiej. Nie może się już doczekać, żeby powiedzieć, jak udało się przeprowadzić reformę gospodarki wodnej.

Przejdę płynnie do Rejsu Niepodległości. Tutaj rzeczywiście podzielam zdziwienie pana ministra, że można tę inicjatywę podważyć. Mam pewną trudność, żeby uzasadniać, dlaczego jest ona sensowna. Jeżeli jest taka konieczność, oczywiście podejmiemy to zadanie. Zastanawiałam się, co by było na miarę dotychczasowych obchodów świętowania niepodległości. Myślę sobie, że mam pewien pomysł. Pewnie powinniśmy spotkać się na Skwerze Kościuszki z czekolady albo dla odmiany z marcepana zrobić „Dar Młodzieży" i gremialnie go zjeść. Byłby to właściwy sposób świętowania niepodległości. Wybraliśmy inny sposób. Uważamy, że jest to największy polski projekt promujący niepodległość i polską gospodarkę morską w 100-lecie odzyskania niepodległości.

Jednocześnie zaznaczam, że dziennikarze, na co dzień krytyczni wobec nas, wypowiedzieli się o tym wydarzeniu, że są to najlepiej wydane pieniądze na promocję Polski i świętowanie 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości.

Rejs Niepodległości to niewątpliwa szkoła życia. 912 młodych osób w wieku 18-26 lat z całej Polski, ze wszystkich województw, 38 tys. mil morskich, 23 porty, 20 państw. Jednocześnie w taki sposób wybraliśmy trasę rejsu, żeby odwiedzić te państwa, z którymi rozwijamy relacje w zakresie gospodarki morskiej, państwa dla nas kluczowe takie jak: Indonezja, Singapur, Senegal, RPA, Meksyk, Panama, Wielka Brytania, Estonia.

Rzeczywiście, odwiedziliśmy niektóre z portów. Po to, żeby nie było interpelacji, od razu powiem, że pan minister Marek Gróbarczyk odwiedził Estonię, Republikę Południowej Afryki, Singapur, Panamę i Wielką Brytanię. W międzyczasie w Szczecinie gościliśmy piętnastu ministrów do spraw morskich i transportu oraz czterdzieści delegacji zagranicznych w ramach Światowych Dni Morza IMO. Wiceminister Grzegorz Witkowski odwiedził Meksyk, Stany Zjednoczone, Niemcy. Ja byłam obecna w Estonii, Indonezji i Japonii.

Chętnie opowiemy o szczegółach, jak przebiegały te wizyty.

Wizyta w każdym państwie była okazją do spotkań politycznych, promocji polskiej gospodarki morskiej i rozmów o współpracy na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO. Przypomnę, że w tym roku kandydujemy do IMO. Wybranie nas na gospodarza Światowych Dni Morza było niezwykłym wyróżnieniem i zaszczytem.

W czasie rejsu spotkaliśmy się z jedenastoma ministrami, między innymi z ministrami gospodarki i infrastruktury Estonii, Senegalu, RPA. Nie będę już wymieniać imion kilku ministrów z Indonezji, Singapuru, Panamy (tutaj spotkaliśmy się z ministrem do spraw Kanału Panamskiego), Meksyku, Wielkiej Brytanii. Odwiedził nas też prezydent Panamy Juan Carlos Varela.

Oczywiście, mieliśmy także dwa spotkania z papieżem Franciszkiem.

Dodatkowo w Singapurze i Londynie zorganizowaliśmy seminaria biznesowe, które dotyczyły przemysłu morskiego i współpracy portów morskich. W większości portów

odbywały się spotkania, podpisywanie porozumień pomiędzy portami, stoczniami i innymi podmiotami pracującymi w obszarze gospodarki morskiej. W Singapurze pan minister spotkał się z PSA International oraz rozmawiał o DCT i inwestycjach w polskich portach morskich w Gdańsku i Gdyni. W wizycie, rzeczywiście, wzięli udział prezesi i wiceprezesi Zarządu Portu Morskiego Gdańsk i Zarządu Portu Morskiego Gdynia, dbając o rozwój inwestycji w swoich portach, co nie wydaje się zarzutem.

W Londynie rozmawialiśmy o transporcie morskim w kontekście bezumownego brexitu oraz o dalszej perspektywie żeglugi morskiej pomiędzy dwoma państwami.

W Dżakarcie Stocznia Remontowa Nauta podpisała list intencyjny o współpracy w sektorze stoczniowym z indonezyjskimi przedsiębiorstwami. Uniwersytet Morski w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie podpisały listy intencyjne o współpracy naukowo-dydaktycznej. Pierwsi studenci z Indonezji już studiują w Szczecinie. Tak samo studenci z Kolumbii i pozostałych państw, które odwiedziliśmy, co pokazuje, że mamy dobre uczelnie morskie.

Zaglowiec stał się niepowtarzalnym tłem do różnorodnych działań kulturalnych, koncertów, spektakli, wystaw takich jak: About Poland, Drogi do Wolności, Kobiety Niepodległości, wystaw tematycznych: Józef Haller, Bronisław Piłsudski w Osace.

W Londynie i Singapurze ambasady wspólnie z LOT-em i Polską Organizacją Turystyczną na pokładzie „Daru Młodzieży" zorganizowały spotkania touroperatorów promujących Polskę jako destynację turystyczną.

W listopadzie, w dniu 11 listopada 2018 roku w Osace z panią przewodniczącą miałyśmy zaszczyt uczestniczyć w uroczystościach. Odbyły się uroczyste obchody odzyskania przez Polskę niepodległości. Bardzo dziękujemy pani przewodniczącej, że w imieniu Komisji doceniła ten rejs i świętowanie niepodległości. Specjalnie na tę okazję władze japońskie podświetliły budynki oceanarium, diabelskie koło, żaglowiec „Dar Młodzieży" na biało-czerwone barwy.

Rejsy żaglowcami dookoła świata w celu promocji kultury i gospodarki danego kraju to nie tylko polska inicjatywa. Za nami poszły inne państwa. W przyszłym roku rejs dookoła świata organizują Hiszpania i Portugalia dla uczczenia 500-nej rocznicy wyprawy Ferdynanda Magellana. Natomiast Gdynię w przyszłym roku odwiedzi kolumbijski żaglowiec „Gloria" w ramach wzajemnej wizyty żaglowców, którą ustaliliśmy podczas spotkań w Szczecinie i Cartagenie.

Zostaliśmy dostrzeżeni jako państwo morskie i państwo, które ma nie tylko morze, ale także gospodarkę morską. Myślę, że jest to główny sukces tego rejsu. O kilka słów na temat dalszych szczegółów poproszę pana kapitana Lewandowskiego.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Kapitan żeglugi wielkiej Ireneusz Lewandowski:

Dzień dobry państwu.

Dzień dobry, pani przewodnicząca. Dzień dobry, wszyscy zebrani.

Chciałbym powiedzieć jedną rzecz, na temat rejsu padły różne słowa – patrzę na nas wszystkich, nas już nie będzie a historia rejsu zostanie. Tak samo było w 1933 roku: „Dar Pomorza" popłynął i do tej pory wspominamy ten rejs.

Co mogę powiedzieć o rejsie?

Było to wielkie przeżycie dla nas wszystkich, szczególnie dla załogi, dla mnie jako komendanta. Witano nas z wielkim aplauzem we wszystkich portach. Nie była to tylko Polonia, byli to ludzie mieszkający w tych krajach. Za każdym razem przed wyjściem, kiedy statek miał już wychodzić, ze łzami w oczach pytano: *kiedy do nas wrócicie, kiedy statek znowu do nas zawinie*.

Wzruszającym momentem było np. wejście do Stavanger. Wchodzący statek był witany przez polskich robotników pracujących na budowach. Wszędzie powiewały tysiące biało -czerwonych flag. Świadczy to o tym, że rejs był konieczny. Pozwolił na pokazanie naszej Polski, naszego kraju, tego, kim jesteśmy. Poza tym zaistnieliśmy na morzach i oceanach praktycznie całego świata.

Jeszcze raz bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana Przemysława Dacę.

Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Przemysław Daca:

Szanowna pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, panie ministrze, państwo ministrowie, szanowni państwo, zanim przedstawię informację na temat Wód Polskich, chciałbym na tym spotkaniu powiedzieć coś osobiście od siebie.

Otóż tak się składa, że od 2007 roku przez dziesięć lat pracowałem, można powiedzieć, że w ministerstwie transportu, chociaż były to różne ministerstwa. Zajmowałem się żeglugą śródlądową, w tym przez osiem lat za czasów koalicji Platformy Obywatelskiej – Polskiego Stronnictw Ludowego.

Z tego względu jestem wyjątkowo zażenowany atakami na pana ministra w zakresie żeglugi śródlądowej, ponieważ w tym okresie – szanowni państwo, mogę to zaświadczyć osobiście – żegluga śródlądowa w naszym ministerstwie praktycznie nie istniała. Byłem jedyną osobą, która zajmowała się rozwojem żeglugi śródlądowej. Wspominam ten okres jako walkę z wiatrakami, ponieważ nie było to żadnym priorytetem. Tak naprawdę wszyscy ją ignorowali, śmiali się z mojej, w cudzysłowie, walki o żeglugę śródlądową. Był to okres, kiedy gospodarka wodna była rozbita pomiędzy, jak ktoś policzył, co najmniej dziesięć podmiotów rządowych i samorządowych. Jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, w ministerstwie były śródlądowe drogi wodne, w zasadzie ich planowanie i rozwój a same rzeki i śródlądowe drogi wodne w zakresie pełnienia funkcji inwestorskich, właścicielskich były w Ministerstwie Środowiska.

Szanowni państwo, w tym okresie rząd, Minister Finansów przeznaczał tylko 20% środków niezbędnych na utrzymanie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych. Przez wiele lat doprowadziło to do degradacji owej infrastruktury i tak naprawdę upadku żeglugi śródlądowej. Z uwagi na brak działań (jest to informacja z raportu Najwyższej Izby Kontroli) tylko 10% śródlądowych dróg wodnych spełniało parametry zapisane w rozporządzeniu dotyczącym śródlądowych dróg wodnych.

Mogę także powiedzieć, że w momencie programowania środków unijnych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko zapewniono tylko ułamek procenta środków w porównaniu z środkami dedykowanymi infrastrukturze transportowej na śródlądowe drogi wodne. Teraz skutkuje to tym, że mamy mało środków na inwestycje.

Mało tego, polecam państwu raport Najwyższej Izby Kontroli. Był to raport dotyczący warunków rozwoju śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce. Możecie państwo przeczytać bardzo wiele ciekawych informacji, jak wyglądała sytuacja.

Na koniec mogę powiedzieć, że ostatnie lata tak naprawdę były skupione na tym, żeby walczyć z inicjatywą byłego ministra do spraw gospodarki wodnej, który jeszcze za przyzwoleniem ministra do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, chciał zupełnie zlikwidować żeglugę śródlądową, przenieść do Ministerstwa Środowiska i wcielić do gospodarki wodnej, chciał zlikwidować urzędy żeglugi śródlądowej. Tak oceniam ostatnie lata.

Dlatego, powtarzam, że jestem tym zażenowany.

Chciałbym także powiedzieć, że za Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, w ówczesnym ministerstwie transportu, w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej toczyły się oficjalne prace nad przekopem Mierzei Wiślanej. Wspomniany tutaj wcześniej pan senator wielokrotnie był we wskazanym ministerstwie i zabiegał, prosił ówczesne władze o intensyfikację prac nad przekopem Mierzei Wiślanej. Przypominam, że prace trwały oficjalnie, natomiast, jak mniemam, robiono to w ten sposób, żeby tego nie dokończyć. Przez osiem lat w zasadzie niczego nie zrobiono.

Przechodzę już do rzeczy.

Jeżeli chodzi o Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, na wstępie chciałbym powiedzieć, że gospodarkę wodną odziedziczyliśmy w fatalnym stanie. Była niewdrożona ramowa dyrektywa wodna. Można powiedzieć, że mieliśmy konflikt z Komisją Europejską, mówię tutaj o okresie przed rządami Prawa i Sprawiedliwości. W związku z powyższym były zablokowane wszystkie inwestycje, które miały cokolwiek wspólnego

z gospodarką wodną i okolicami wód. Mało tego, z racji niewdrożenia ramowej dyrektywy wodnej groziły nam katastrofalne kary idące w dziesiątki milionów złotych a nawet i większe. Ówczesne władze w ciągu ośmiu lat nie mogły wdrożyć reformy i nowej ustawy – Prawo wodne. Trzeba było przeprowadzić tę reformę bardzo szybko. Chciałbym powiedzieć, że reforma gospodarki wodnej – cytuję słowa przedstawicieli Banku Światowego – to „największa reforma gospodarki wodnej w Europie, a może nawet Euroazji, w ostatnich latach".

Chciałbym powiedzieć, że skupiliśmy wszystkie kompetencje w zakresie gospodarki wodnej, które wcześniej były rozproszone, jak już wspomniałem, w co najmniej dziesięciu podmiotach. W Wodach Polskich utworzyliśmy 392 nowe jednostki zatrudniające prawie 6 tys. pracowników. Przejęliśmy między innymi kompetencje od marszałków województw oraz 2500 pracowników pracujących głównie w zarządach melioracji urządzeń wodnych, jak również w starostwach. Było to trudne przedsięwzięcie, szczególnie w momencie, w sytuacji, kiedy marszałkowie województw przynajmniej w części byli niezadowoleni z uwagi na to, że stracili wcześniejsze kompetencje.

Można z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że utrudniali nam przejęcie, nie dając nam odpowiedniego sprzętu, odpowiednich budynków, tego, o czym mówiła pan poseł, samochodów i innego sprzętu, który był zakupiony ze środków publicznych dedykowanych gospodarce wodnej, jak również ze środków unijnych także, dedykowanych gospodarce wodnej. Z całą pewnością mogę powiedzieć, że ta bardzo trudna operacja udała się w stu procentach, obecnie mamy Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które spełnia wszystkie swoje ustawowe zadania, o czym za chwilę powiem.

W zakresie utrzymania, biorąc pod uwagę perspektywę moich wcześniejszych informacji, w roku 2018 łącznie wykonano 3220 zadań na łączną kwotę 186 000 tys. zł. Wykonano je na terenie całej Polski w jedenastu regionalnych zarządach gospodarki wodnej. W ramach wymienionych środków zrealizowano prace utrzymaniowe na następujących obiektach: wody i cieki naturalne o długości 13 980 km, kanały na długości 2832 km, wały przeciwpowodziowe na długości 4827 km, obiekty piętrzące, jazy, stopnie wodne, zapory w liczbie 1118 (przypominam, że mówię o pracach utrzymaniowych) pompownie i stacje pomp w liczbie 454 sztuk, pozostałe obiekty w liczbie 137 sztuk, w tym oznakowanie szlaków żeglugowych, system sygnalizacji, śluzy, syfony, poldery.

W roku 2019 na zadania utrzymaniowe w ramach programu utrzymania przeznaczono kwotę 282 500 tys. zł, czyli o 100 000 tys. zł więcej niż w roku 2018. W ramach owej kwoty będą zrealizowane zadania polegające na utrzymaniu wałów przeciwpowodziowych i międzywala na kwotę około 60 000 tys. zł (jest to największy priorytet Wód Polskich w 2019 roku) ,utrzymaniu wód – na kwotę 105 000 tys. zł, utrzymaniu obiektów piętrzących będących własnością Skarbu Państwa – na kwotę 40 000 tys. zł...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pytałem, pani przewodnicząca, czy możemy dostać te kartki.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

To są dokumenty, nie żadne kartki.

Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Przemysław Daca:

...utrzymaniu kanałów na kwotę 14 000 tys. zł, utrzymaniu stacji pomp, itd., itd.

Powtarzam, że jest ponad 100 000 tys. zł więcej niż w roku 2018.

Oprócz tego oczywiście realizujemy inwestycje na kwotę 19 956 tys. zł. Chodzi o tzw. nakazy budowlane. Jest to właśnie wynik zaniedbań z poprzednich lat, o których mówiłem. Kwota zaplanowana w bieżącym roku na realizację zadań wynikających z nakazów budowlanych wynosi 120 000 tys. zł. W ubiegłym roku była to kwota 19 000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o inwestycje, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie przystąpiło do wszystkich umów dotyczących realizacji inwestycji. Jest to około stu inwestycji finansowanych ze wszystkich źródeł finansowania. W roku 2018 na podstawie art. 240 ustawy – Prawo wodne powstał, zaakceptowany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jak też przez wojewodów, plan inwestycji w gospodarce wodnej, który zawiera 383 zadania na łączną kwotę ponad 18 000 000 tys. zł. Planowane wydatki na etapie tworzenia w 2018 roku wynosiły 1 140 000 tys. zł. Rzeczywiste wydatki

na inwestycje zostały zrealizowane w kwocie około 1 000 000 tys. zł. W tym okresie inwestycje były tańsze niż planowano ze względu na sytuację na rynku inwestycyjnym.

W roku 2019 przedmiotowy program został zaktualizowany i przekazany do akceptacji ministra. Po uzgodnieniu zostanie przekazany wojewodom. Zawiera on już zdecydowanie więcej, gdyż 674 zadania na łączną kwotę ponad 27 000 000 tys. zł. Planowane wydatki w zakresie inwestycji wynoszą 1 500 000 tys. zł.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w stosunku do roku poprzedniego zaplanowało wydatki majątkowe ze środków budżetów województw w wysokości ponad 19 000 tys. zł, ze środków własnych na kwotę ponad 2000 tys. zł, ze środków budżetu państwa na wydatki majątkowe w kwocie 59 000 tys. zł, ze środków własnych na wydatki majątkowe w wysokości 38 000 tys. zł, itd., itd.

Jeżeli chodzi o inwestycje, pani minister wspomniała, że powiem więcej na temat większych planowych inwestycji. Otóż, jeżeli chodzi o Lubiąż i Ścinawę...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

W takim razie może przerwa, pani przewodnicząca.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chciał pan mieć wiadomości?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Nie mam nic przeciwko.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

To ma pan.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Po pierwsze, wolałbym na piśmie, po drugie, być może pół godziny jest nam potrzebne dla odpoczynku.

Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Przemysław Daca:

Obecnie ogłoszono przetargi na wykonanie dokumentacji projektowej stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa.

W związku z dodatkowymi pytaniami dotyczącymi przetargu szacuje się, że wyłonienie wykonawcy nastąpi w maju bieżącego roku. Niezbędny czas na wykonanie dokumentacji to około dwudziestu trzech miesięcy. Oczywiście, Wody Polskie zrobią wszystko, żeby skrócić ten okres. Prace projektowe będą trwały do 2023 roku, po czym nastąpi realizacja stopni wodnych. Mówię skrótowo, informację na piśmie mamy oczywiście zdecydowanie rozleglejszą.

Jeżeli chodzi o Malczyce, stopień wodny jako obiekt budowlany od strony technicznej został zakończony. Ostatnio wizytowałem, widziałem obiekt na własne oczy. Wszystko sprawdziliśmy z panem prezesem właściwym do spraw inwestycji. Stopień wodny w tej chwili pozwala na śluzowanie obiektów pływających. Trwają prace wykończeniowe i makroniwelacyjne terenu wokół stopnia. W tej chwili na ukończeniu są również prace nad elektrownią wodną i montowaniem turbin, które będą zakończone w ciągu tego miesiąca. Myślę, że w następnym miesiącu będziemy mogli przystępować do uruchamiania elektrowni wodnej. Oczywiście mamy jeszcze do dokończenie tzw. cofkę. Jest to drugi element całego projektu. W tej chwili stopień spełnia wszystkie swoje zadania, czyli przeciwdziała erozji, podpiętrza wodę, pełni funkcję przeciwpowodziową i wiele, wiele innych. Mamy jeszcze cofkę. Nie jest prawdą, że cofka będzie kosztowała 400 000 tys. zł. Niestety, jest to źle przetworzona, źle zasłyszana informacja na konferencji, która ostatnio odbyła się we Wrocławiu. Szacujemy, że inwestycja będzie kosztowała mniej niż 200 000 tys. zł. W tej chwili, w tym roku mamy zabezpieczone środki na inwestycję, będziemy ją dalej realizowali.

Jeżeli chodzi o zbiornik wodny w Raciborzu, w tej chwili, niestety, jest to suchy polder, ponieważ nasi poprzednicy (to także jest duży zarzut) wszystkie inwestycje, jeżeli chodzi o zbiorniki, planowali jako zbiorniki suche. Mam pytanie, co w tej chwili są w stanie powiedzieć i mieszkańcom, i rolnikom w okresie suszy?

Zresztą w tym roku, niestety, też zaczynamy już wstępować w okres suszy. Przypominam, że tak było łatwiej ze względów ekologicznych. Wszystkie zbiorniki były planowane jako poldery suche. W tej chwili musimy je dokończyć, ale zapewniam państwa, że planujemy i będziemy je realizować jako zbiorniki wielofunkcyjne, służące również żegludze śródlądowej.

Suchy polder, zbiornik w Raciborzu jest dynamicznie kończony. Byliśmy również na placu budowy. Do końca roku będzie spełniał wszystkie swoje funkcje przeciwpowodziowe. Przypominam, że w tym momencie jest to największa inwestycja hydrotechniczna. Jej koszt to około 1 500 000 tys. zł. Będzie bronił co najmniej 2500 tys. osób przed falą powodziową. W przyszłości będzie również pełnił funkcję żeglugową.

Przypominam, że dokończyliśmy jeden wielki wyrzut gospodarki wodnej, sumienie, jakim była Świnna Poręba robiona przez trzydzieści lat. Zbiornik został dokończony. Elektrownia wodna została przygotowana. Skutecznie wygraliśmy aukcję. Jeszcze w maju przystąpimy do pełnego rozruchu funkcjonowania elektrowni wodnej w Świnnej Porębie.

Jest to wycinek najważniejszych inwestycji.

Jeżeli chodzi o stopień wodny w Siarzewie, oczywiście prowadzone są prace projektowe. Można powiedzieć, że także ta inwestycja, jak obiecał pan premier, zostanie zrealizowana.

Muszę skrócić swoją wypowiedź, chciałbym natomiast odnieść się do pytania pani poseł Lenartowicz. Rozumiem, że pani poseł już nie ma, ale chciałbym podziękować za zainteresowanie gospodarką wodną i funkcjonowaniem Wód Polskich.

Z przykrością muszę stwierdzić, że argumenty, które przytoczyła pani poseł, albo są *fake newsami*, albo są niesprawdzone, przeterminowane. Mam pytanie do pani poseł, czy ostatnio rozmawiała ze związkowcami, na których się powołuje?

Chciałbym państwu powiedzieć, że wszyscy pracownicy Wód Polskich dostali podwyżki w wysokości średnio 700 zł brutto na osobę, czyli około 20%. Podwyżki zostały wypłacone do końca marca.

Jako prezes Wód Polskich, jako pracodawca, zakupiłem dla wszystkich pracowników prywatne ubezpieczenia zdrowotne na niebagatelną kwotę. Jest to prywatne ubezpieczenie specjalistyczne, za które nie płacą pracownicy, tylko płaci pracodawca.

Jeżeli chodzi o umowy to również nieprawda, że pracownicy nie mają podpisanych umów. Szanowni państwo, w świetle ustawy – Prawo wodne wszystkie umowy z poprzednimi pracodawcami przeszły na Wody Polskie. Były u nas inspekcje pracy, dokładnie to sprawdzały, nie stwierdziły żadnych nieprawidłowości. A więc jest to nieprawda.

Jeżeli chodzi o samochody i narzędzia do pracy, chciałbym państwu bardzo szybko powiedzieć, że w 2018 roku kupiliśmy cztery sztuki dużych agregatów prądotwórczych, trzydzieści cztery sztuki ciągników, sześć sztuk specjalistycznych ciągników górskich, dwadzieścia dwie sztuki osprzętu pługów śnieżnych, dwie sztuki osprzętu głowic do odtwarzania rowów, kosiarki. Szanowni państwo, jest tego bardzo dużo. Zresztą był argument, że nie było łopat do pracy – a więc, szanowni państwo, kupiliśmy trzy przyczepy tych urządzeń, kupiliśmy koparki.

Jeżeli chodzi o samochody osobowe, powiem państwu tak: jest to bardzo ważna sprawa, ponieważ nasze nadzory wodne rozsiane w terenie, których jest 330 to nasze oczy i uszy w terenie. Dla nadzorów wodnych najważniejszym sprzętem są samochody.

Muszę państwu powiedzieć, że jeszcze na początku 2018 roku nasi pracownicy nadzorów wodnych jeździli takimi oto samochodami. Jest to przykład z Opola Lubelskiego, gdzie między innymi jest Wilków. Jak państwo wiecie, była to tragedia, jeżeli chodzi o powódź w 2010 roku. Jest to czternastoletni samochód Panda, który nie mógł uzyskać przeglądu technicznego (dostał tylko tymczasowy), otrzymaliśmy go od marszałka w użyczenie.

Takich, szanowni państwo, „trupów", gdyż tak je można nazwać, w Wodach Polskich na początku 2018 roku było bardzo dużo. W pozostałych przypadkach nasi pracownicy jeździli własnymi, swoimi samochodami, podpisywaliśmy z nimi umowy.

A zatem zakup samochodów terenowych z napędem na cztery koła był niezbędny. Były to środki z działań przeciwpowodziowych. Zakupiliśmy je w ramach przetargu. Zostały

zakupione ładne samochody, jak zresztą pani poseł wielokrotnie mówiła, za kwotę 65 tys. zł za sztukę. Teraz nasi pracownicy mają podstawowe narzędzie do pracy, jeżeli chodzi o nadzory wodne.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękujemy bardzo.

Przed przerwą (ponieważ zrobię krótką przerwę) – bardzo proszę, pan Paweł Krężel, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, postaram się mówić krócej niż pan prezes. W dwóch kwestiach portowych, jeżeli chodzi o nakłady inwestycyjne, chciałbym krótko wskazać, z czego wynika spadek w 2016 roku. Spadek wynika z programowania unijnego. Jesteśmy w trakcie perspektywy. W roku 2014 i roku 2015 rozliczaliśmy poprzednią perspektywę na lata 2007-2013. W tej chwili przygotowujemy projekty. Oczywiście, będziemy je rozliczać w najbliższych latach. Za projekty inwestycyjne nie płacimy z góry, tylko płacimy na końcu, po wykonaniu zadań.

Wypowiem się też krótko na temat portów centralnych. Było pytanie w sprawie zasadności budowy portów zewnętrznych: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i terminala kontenerowego w Świnoujściu. Temat ten omawialiśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji w zeszłym tygodniu. Z prezentacji wynika, że mamy kolejkę inwestorów, którzy chcą zainwestować w te porty. Wydaje mi się, że to tyle w temacie zasadności – inwestorzy ustawiają się w kolejce, żeby inwestować w te projekty.

Czy jest sens rozbudowywać Gdańsk i Gdynię, porty, które są obok siebie? Można powiedzieć, że w 2018 roku wszystkie nasze porty przeładowały ponad 100 000 tys. ton… 101 000 tys. ton, jeżeli chodzi o duże porty, 103 000 tys. ton, jeżeli wliczymy w to także małe porty.

Największy port europejski w Rotterdamie przeładował 470 000 tys. ton. Sześćdziesiąt kilometrów dalej mamy port w Amsterdamie, który przeładował ponad 100 000 tys. ton. Zaraz obok mamy Antwerpię, która przeładowała 230 000 tys. ton. Wydaje mi się, że to, iż porty są obok siebie, nie powoduje tego, że nie powinniśmy ich rozwijać.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Paweł Brzezicki, bardzo proszę.

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, panie i panowie posłanki, zaproszeni goście.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Macie panowie piękne, aksamitne głosy… bardzo proszę przytulić się bliżej do mikrofonu, żebyśmy wszyscy słyszeli i, żeby powstał stenogram.

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

We wniosku złożonym przez posłów Platformy Obywatelskiej mamy wiele wątków. Chciałbym odnieść się jedynie do tych, które dotyczą Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego, mojej osoby oraz współpracy Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ramach sprawowanego przeze mnie zarządu komisarycznego.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że z żalem odnotowałem, że w części dotyczącej Polskiej Żeglugi Morskiej składający wniosek posłowie nie posługują się argumentami merytorycznymi, swoje zarzuty opierając na plotkach, pomówieniach, nieprawdziwych informacjach prasowych, a wręcz imaginacjach wynikających z braku podstawowej wie-

dzy o ekonomii i zarządzaniu, w tym, w szczególności, o gospodarce morskiej. Pomimo tego postaram się rzeczowo odpowiedzieć zebranym tutaj posłankom i posłom na zarzuty kierowane pod adresem pana ministra Marka Gróbarczyka, Polskiej Żeglugi Morskiej oraz mojej osoby.

Zarzuty pod adresem nadzoru sprawowanego przez pana ministra Marka Gróbarczyka padały już w pierwszej części zatytułowanej „Struktura zarządzania". Jest tam mowa o próbach ręcznego sterowania przedsiębiorstwami a przykładem ma być, w cudzysłowie, „pomoc", jakiej w 2017 roku polskie porty udzieliły Polskiej Żeglugi Morskiej, obejmując obligacje zabezpieczone wyemitowane przez Grupę Polska Żegluga Morska w roku 2017 i spłacone w roku 2018, co do grosza, z należnymi odsetkami.

Już przed rokiem 2016 Polska Żegluga Morska utraciła zaufanie instytucji finansowych na skutek błędnego zarządzania, managementu oraz braku kontroli kosztów. Skutkowało to utratą możliwości zaciągnięcia jakichkolwiek kredytów bankowych przez Grupę Kapitałową Polska Żegluga Morska, rozpoczęły się także działania windykacyjne. Grupa stanęła przed perspektywą, że – albo jakoś sobie poradzi, albo będzie musiała stracić wszystkie statki. Windykacja rozpoczęła się od dwudziestu siedmiu jednostek.

Jeżeli państwo wiedzą, co to jest *cross-collateral* i *cross-mortgage*, to wiedzą państwo, że są to instytucje w umowach kredytowych, które stanowią, że jeżeli w jednym banku jest naruszenie umowy kredytowej to automatycznie jest ono także we wszystkich innych bankach. A zatem wszystkie banki, które udzielały kredytów, wszystkie banki (łącznie z bankami polskimi), które kredytowały Grupę Polska Żegluga Morska, nabyły praw do windykacji Grupy Polska Żegluga Morska, te prawa były już nabyte.

Minister nadzorujący, przez rok 2016 miał przedstawianą błędną sytuację finansową firmy, była ona ukrywana również przez radę pracowniczą. Był to jeden z istotnych pozaustawowych aspektów wymuszających wprowadzenie ustawowych środków nadzorczych i jednocześnie powodujących transparentność przedsiębiorstwa i całej grupy kapitałowej, do tej pory częściowo ukrywanej przed panem ministrem.

Zaproponowaliśmy objęcie obligacji zabezpieczonych zarządom portów, nie w ramach pomocy publicznej, ale w ramach transakcji rynkowej, która przeszła pozytywnie test prywatnego wierzyciela, test wykonany przez renomowaną światową firmę doradczą, nie polską, ale światową firmę doradczą. Była to dobra transakcja, bezpieczna dla polskich portów i Polskiej Żeglugi Morskiej, korzystna dla nas i dla portów.

Kardynalnym założeniem zatwierdzonego programu naprawczego jest niekorzystanie z pomocy publicznej. Jest to pierwsze założenie programu naprawczego, które pan minister narzucił Polskiej Żegludze Morskiej. Planowane transakcje związane z finansowaniem podlegają rygorystycznym testom prywatnego wierzyciela.

Jednym z projektów obejmujących krótkoterminowe refinansowanie zobowiązań wynikających z zaciągniętych kredytów inwestycyjnych dla dwóch zagranicznych konsorcjów bankowych była emisja obligacji zabezpieczonych, spółki zależnej od Polskiej Żeglugi Morskiej a mianowicie Żeglugi Polskiej. Ofertę objęcia przyjęły Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Poziom zabezpieczenia obligacji, LTV był znacząco powyżej 47,6% przy bardzo dużej płynności rynkowej zabezpieczeń.

Przed podjęciem decyzji przez obligatariuszy został wykonany wspomniany test prywatnego wierzyciela, który wcześniej cytowałem. Z testu prywatnego inwestora wynika, że jeżeli inwestor prywatny udzielił Żegludze Polskiej finansowania przy analizowanych warunkach brzegowych transakcji w oparciu o założenia dotyczące działalności Żeglugi Polskiej opisane w raporcie, to tym samym w analizowanym przypadku nie wystąpiło nierynkowe przysporzenie korzyści dla żadnej ze stron transakcji.

Drodzy państwo, wspomniana transakcja była przykładem rynkowego odbudowania z ruin przedsiębiorstwa zniszczonego na skutek wadliwego i patologicznego zarządzania. Polska Żegluga Morska została zrujnowana doszczętnie za poprzedniego zarządu przy przyzwoleniu i całkowitej bierności nadzoru właścicielskiego będącego wówczas w rękach koalicji Platforma Obywatelska – Polskie Stronnictwo Ludowe.

Podaję również informacyjnie, że obligacje zabezpieczone Grupy Kapitałowej Polska Żegluga Morska na polskim rynku uzyskały bardzo wysoki rating. Był on wyższy

od ratingu obligacji wielu renomowanych firm, w tym banków i znanych polskich koncernów medialnych, świetnie znanych Platformie Obywatelskiej. Nie będę wymieniał z nazwy owego koncernu medialnego. Rating był na poziomie B+. Po roku obligacje zostały wykupione. Polskie porty po raz pierwszy od lat miały korzystną inwestycję finansową, może nawet bardzo korzystną a Polska Żegluga Morska ocaliła swoją flotę.

Niektórych osób zapewne to nie uradowało, ale myślę, że są w mniejszości. Emisja obligacji i współpraca Polskiej Żeglugi Morskiej z polskimi portami na niwie finansowej była możliwa jedynie dzięki panu ministrowi Markowi Gróbarczykowi.

Kolejny zarzut pod adresem pana ministra w części zatytułowanej „jakość nadzoru właścicielskiego" dotyczy mianowania osób związanych z Prawem i Sprawiedliwością kosztem doświadczonych menedżerów. Na wstępie tego wątku mogę powiedzieć, że doświadczeni menedżerowie, których kosztem pan minister mianował nowych menedżerów, w latach 2012-2016 w Polskiej Żegludze Morskiej prowadzili działalność ze stratą w skumulowanej kwocie ponad 1 600 000 tys. zł. W tym okresie wielkość kapitału przedsiębiorstwa z kwoty 4 800 000 tys. zł na koniec 2011 roku spadła do kwoty 3 600 000 tys. zł na koniec roku 2016. Mówię o wartości kapitału.

Informacja o wynikach ekonomicznych Polskiej Żeglugi Morskiej była wiadoma instytucjom nadzorującym z ramienia rządu i Sejmu RP. Szczególną obojętnością co do takiego stanu rzeczy wykazało się Ministerstwo Skarbu Państwa, bezpośrednio nadzorujące Polską Żeglugę Morską, jak również, niestety, Komisja Skarbu Państwa Sejmu RP, której pracami osobiście kierował pan poseł Aziewicz jako jej przewodniczący. Otóż, Komisja nie wykazała jakiegokolwiek zainteresowania Grupą Kapitałową Polska Żegluga Morska, pomimo publicznie dostępnej informacji o sytuacji ekonomicznej tej strategicznie ważnej dla gospodarki firmy, w konsekwencji ważnej bezpośrednio dla wszystkich obywateli Polski.

Jak ówcześni doświadczeni menedżerowie wyglądali za czasów poprzednich rządów, mamy u nas przykład. Były dyrektor w czasie swojego bardzo długiego okresu zarządzania, obejmującego dwie kadencje, całkowicie zrujnował Polską Żeglugę Morską, doprowadzając flotę do stanu z roku 1959. W ciągu dziesięciu lat człowiekowi temu udało się cofnąć czterdzieści lat rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej, czterdzieści lat!

To ten doświadczony menedżer zamawiał statki na absolutnej górce, kiedy jeden statek kosztował przykładowo (mam te statki) 50 000 tys. dolarów a zaledwie kilka miesięcy wcześniej (lub kilka miesięcy) później kosztował połowę tej ceny.

Tylko z tytułu jednego kontraktu (a takich kontraktów było cztery) Polska Żegluga Morska, a więc Skarb Państwa stracił w ten sposób około 100 000 tys. dolarów. Szacujemy ostrożnie, powtarzam, ostrożnie, że wszystkie nietrafione w tym czasie inwestycje mogły kosztować państwo łącznie nawet 1 000 000 tys. zł.

Właśnie takiego „doświadczonego" menedżera pan minister Gróbarczyk zastąpił człowiekiem Prawa i Sprawiedliwości. *Notabene* ów człowiek Prawa i Sprawiedliwości w ciągu roku poprawił wyniki finansowe Polskiej Żeglugi Morskiej o 800 000 tys. zł. Wystarczy nie iść w patologię, nie będę jej już wymieniać.

Istotnym wątkiem w zakresie jakości, *quality* zarządzania są inwestycje Polskiej Żeglugi Morskiej w cygara, damską bieliznę i brylanty. Cygara jeszcze jakoś bym przeżył, ale ponad 100 tys. dolarów wydane na brylanty to tak trochę... panom posłom wnioskodawcom sugeruję zapoznanie się z oświadczeniami majątkowymi ex-PŻM-owców z czasów rządów Platformy Obywatelskiej – Polskiego Stronnictwa Ludowego i porównanie ich z zarobkami w Polskiej Żegludze Morskiej. Wielkość majątków wskazuje na wielokrotność pobranych poborów, powtarzam, wielokrotność. Mówię o tym, co jest w oświadczeniu a co jest jeszcze poza nim? Ale dla państwa nie liczą się fakty, dlatego że to jest tylko propaganda.

W trzeciej części dotyczącej przemysłu stoczniowego Polska Żegluga Morska przywoływana jest w kontekście rzekomego zaprzestania zlecania remontów do stoczni Gryfia. Tutaj, panowie posłowie, uwidacznia się wasza rażąca niekonsekwencja. Z jednej strony oskarżacie pana ministra Gróbarczyka, że ręcznie steruje gospodarką, a tutaj proszę, Polska Żegluga Morska nie daje się sterować i zleca swoje remonty za granicą. Otóż jest to przykład tego, że zarówno Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej,

jak i zarządca komisaryczny, kierują się – przede wszystkim – interesem ekonomicznym i dobrem Skarbu Państwa a nie kolesiostwem i robieniem komuś dobrze, dlatego że popiera Prawo i Sprawiedliwość.

Interes ekonomiczny wskazuje, że jeżeli Polska Żegluga Morska ma swoje statki skierowane do remontu w północnej Europie to zawsze, moim pierwszym wyborem, są polskie stocznie. Nie dlatego, że tak każe mi pan minister Gróbarczyk, ale dlatego, że polskie stocznie remontowe w dalszym ciągu są bardzo konkurencyjne cenowo a także, jeżeli chodzi o jakość usług, wobec obcych stoczni. Jeżeli natomiast statki Polskiej Żeglugi Morskiej są kierowane do remontu w innej części świata, a tak jest najczęściej ze względu na brak ładunków dla nas w polskich portach, to armator nie dopłaca setek tysięcy dolarów, żeby statki przyciągnąć do Polski, ale remontuje je tam, gdzie ma najbliżej i najtaniej.

W Polsce mamy jednego klienta, powtarzam, że mamy jednego klienta, są to Zakłady Chemiczne Police. Mam nadzieję, że kiedy nasza gospodarka się odbuduje, klientów będziemy mieli więcej.

Co do stępki, nie będę po raz kolejny wyjaśniał, jaka była myśl przyświecająca wcześniejszemu położeniu stępki. W skrócie chodzi o wymagania konwencyjne IMO, co w końcowym efekcie przełoży się na znaczne obniżenie kosztów wybudowanego promu ro-pax.

Najwięcej zarzutów pod adresem niewłaściwego nadzoru pana ministra Gróbarczyka nad Polską Żeglugą Morską i procesem realizowania zarządu komisarycznego wymienionych jest w części poświęconej żegludze morskiej.

Zacznę od obraźliwej „wycieczki" panów posłów piszących wniosek, odnoszącej się do mojej osoby oraz historii z roku 2004, historii z „Gazety Wyborczej" dotyczącej tzw. złotej akcji. Przypomnę tylko, że przez sąd zostałem całkowicie oczyszczony z jakichkolwiek zarzutów a zatem kierowanie pod moim adresem jakichś insynuacji, że jestem nieuczciwym człowiekiem, ponieważ ukradłem jakąś akcję, skończy się w sądzie – skończy się w sądzie dla osiemdziesięciu osób, które podpisały się pod wnioskiem. Jest to czyn karalny.

Tym, którzy nie wiedzą, o co chodzi, przypomnę, że słynna „złota" akcja (tak naprawdę złotej akcji nie było, była natomiast zupełnie inna struktura, dlatego że w prawie polskim, w Kodeksie cywilnym, w Kodeksie spółek handlowych, nie ma pojęcia „złotej" akcji) uchroniła przed skokiem na kasę Polskiej Żeglugi Morskiej w okresie sprawowania władzy przez Sojusz Lewicy Demokratycznej. Co ciekawe, wśród broniących słuszności takiego postępowania mojej osoby byli wówczas także ówcześni posłowie Platformy Obywatelskiej – bardzo dziękuję, naprawdę szczerze dziękuję. Niemniej rozumiem, że dzisiaj Sojusz Lewicy Demokratycznej jest w koalicji z Platformą Obywatelską, jest w czymś w rodzaju koalicji i z dzisiejszej perspektywy według posłów Platformy Obywatelskiej, Sojusz Lewicy Demokratycznej miał wówczas rację.

Jeżeli chodzi o efekty działań, wspomnianego we wniosku pana ministra Jacka Sochy (jest on wspominany) sugeruję odsłuchać zapisy z posiedzenia komisji śledczej z dnia 5 lutego 2015 roku, dotyczące między innymi prywatyzacji Petrochemii Płock. Będziecie państwo wówczas wiedzieć, czym, jak i dlaczego kieruje się pan Jacek Socha. Jest to bardzo ciekawy materiał przedstawiający meandry polskiej prywatyzacji.

Trudno polemizować z zarzutami, że to tylko propaganda, iż wyniki finansowe w pierwszym roku zarządu komisarycznego, czyli w roku 2017, są wyższe o prawie 800 000 tys. zł niż rok wcześniej. Zatwierdził je audytor (powtarzam: zatwierdził je audytor) – renomowana firma KPMG. Uwierzyły w to zachodnie banki, jak też nasi klienci, którzy mają znakomity wywiad gospodarczy. Nie uwierzył w to quasi dziennikarz „Gazety Gospodarczej" i doradca pana marszałka Geblewicza, jego niewiarę podzielają także autorzy dyskutowanego wniosku.

Pojawia się tutaj również zarzut, że zarząd Polskiej Żeglugi Morskiej sztucznie przeszacowywuje wartość statków na potrzeby propagandy. Otóż, każdy średnio wykształcony ekonomista, nawet nie „żeglugowiec", wie, iż wartość statków szacuje się na podstawie stanu rynku i przychodów, które statki przynoszą. Byłbym zatem dalece ostrożny w formułowaniu oskarżenia o fałszowanie ksiąg (takie oskarżenie jest) dlatego że jest to zarzut bezpośrednio skierowany pod adresem audytora KPMG a to bardzo znana, bogata i mająca dobrych prawników firma. Bardzo bym uważał.

Tak, to firma ze Szwajcarii.

Pod wpływem rewelacji ujawnianych przez wspomnianego dziennikarza panowie posłowie nie wierzą również, że Polska Żegluga Morska, że poprzedni zarząd porzucił statki w chińskich stoczniach. Otóż, nie tylko je porzucił, ale wraz z nimi pozostawił w stoczniach zaliczki na budowę tych statków sięgające dziesiątek milionów dolarów a to także są pieniądze Skarbu Państwa. Tenże sam znakomity menedżer, przez radę pracowniczą Polskiej Żeglugi Morskiej za swoje wybitne menedżerskie osiągnięcia został wysłany na placówkę na Maltę, skąd został sprowadzony dopiero tuż przed wprowadzeniem zarządu komisarycznego. Porzucone przez Polską Żeglugę Morską statki, stocznie po prostu wystawiły na sprzedaż, licząc na podwójny zysk z pozostawionych zaliczek i ze sprzedaży. Statki te znalazły swoich kupców, miały nowe nazwy i znaki nowych armatorów na kominach i na kadłubach.

Tutaj chciałbym wręczyć panu posłowi Aziewiczowi prezent jako memento, mam trzy zdjęcia takich statków.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Myślałem, że to stępka, ponieważ kolorystyka jest podobna.

Zarządca komisaryczny w PŻM PP Paweł Brzezicki:

Są to statki: „Narie", „Gardno", „Jamno", armator CMI, proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

A jakie jest przesłanie?

Zarządca komisaryczny w PŻM PP Paweł Brzezicki:

Przesłanie, panie pośle, jest takie, że jeżeli ktoś twierdzi, że statki nie były porzucone... przesłanie jest takie, że rzeczywiście były porzucone, rzeczywiście, ktoś inny je miał i rzeczywiście my je mamy.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Widać to na tych fotografiach, że zostały porzucone?

Staram się zrozumieć, ponieważ to taka nietypowa forma dialogu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, przecież jeszcze będziecie państwo mieli okazję to wyjaśniać.

Zarządca komisaryczny w PŻM PP Paweł Brzezicki:

Pan poseł zapytał, więc odpowiedziałem, przepraszam.

Teraz są to dobre PŻM-owskie statki.

Chciałbym jeszcze coś powiedzieć.

Ostatni kuriozalny, niesmaczny zarzut dotyczący statku „Tczew" i sprawy mianowania matki chrzestnej, muszę to powiedzieć.

Wyjaśnię panom posłom wnioskodawcom, że statek „Tczew" był właśnie jednym z porzuconych statków razem z zaliczką, wraz ze wszystkimi zobowiązaniami, jakie miał wobec niego armator.

Wybaczą państwo, ale odzyskując statek „Tczew" (który *notabene* miał nosić zupełnie inną nazwę) nie zapytałem swojego poprzednika, komu obiecał funkcję matki chrzestnej statku, nie zapytałem, dlatego że tego statku po prostu już nie było, kupiłem go od nowa.

Wskazywanie we wniosku, że to pan minister Marek Gróbarczyk zaproponował funkcję matki chrzestnej statku „Tczew" pani Dorocie Arciszewskiej-Mielewczyk, ponieważ chciał ją przekupić – tak napisaliście – w zamian za przychylność w trakcie prac Komisji, jest haniebną potwarzą i zarzutem, kłamstwem, które nadaje się do skierowania do odpowiednich organów ścigania. W tej żenującej dla mnie sprawie powiem tylko tyle, że mianowanie pani Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk matką chrzestną statku „Tczew" zaproponowałem ja, to był mój pomysł. Wynikał z mojego szacunku do osoby pani poseł, jej długoletnich zasług jako osoby prywatnej i jako polityka wobec ludzi morza.

Chciałbym również przekazać nadzieję – mam nadzieję, że we wniosku o odwołanie pana ministra Gróbarczyka celowo minęliście się państwo z prawdą, celowo.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Jerzego Wysoczańskiego a na koniec – przez pana Wiesława Piotrzkowskiego, dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Bardzo proszę, panie Jurku.

Przewodniczący prezydium Zespołu Doradczego do spraw Rybołówstwa Bałtyckiego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wiceprezes Związku Rybaków Polskich Jerzy Wysoczański:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, Szanowna Komisjo, proszę państwa, myślę, że wniosek, który został złożony przez pana posła wiceprzewodniczącego Komisji, kompletnie mija się z prawdą.

Proszę państwa, jest takie stare porzekadło: *kiedy się nie ma decyzji, to też jest decyzja*. Tak było dotychczas. Proszę państwa, środowisko rybackie czekało na pana ministra Gróbarczyka ponad osiem lat. Cieszymy się z faktu, że dzisiaj pan minister Gróbarczyk jest ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Z jakich względów? Proszę państwa, myślę, że osoby, które dzisiaj śledzą posiedzenie Komisji – oczywiście osoby z zewnątrz, nasze społeczeństwo, osoby, które dotychczas nie miały wiedzy na temat tego, co się dzieje w gospodarce morskiej, czego pan minister z całym swoim sztabem dowódczym dokonał przez te trzy lata – wreszcie dowiedzą się, co stało się przez trzy lata.

Bardzo dobrze, proszę państwa, że dzisiejsze posiedzenie Komisji się odbyło, tylko i wyłącznie z tego względu, że społeczeństwo w końcu pozna merytoryczne uwagi, jakie wnieśli posłowie i osoby zatrudnione w ministerstwie. Merytorycznie było to wszystko pięknie uzasadnione.

Proszę państwa, chciałbym powiedzieć tak: chciałbym podziękować panu ministrowi Gróbarczykowi za dwie sprawy.

Po pierwsze, panie ministrze, chciałbym podziękować, ponieważ o tym nie było mowy. Wniosek został złożony. Jak pan wspomniał, panie ministrze, rzeczywiście jest niekompletny. Dla mnie jest to w ogóle wniosek do wyrzucenia gdziekolwiek. Proszę państwa, chciałbym podziękować panu ministrowi za to, co nie zostało ujęte we wniosku. Po pierwsze, zostało ominięte podjęcie decyzji przez pana ministra. Poprzednie rządy przez dwadzieścia ileś lat... rybacy z Ustki domagali się przebudowy Portu w Ustce. Niestety, nigdy nie mieliśmy żadnej przychylności ze strony poprzedniej władzy. Powiem państwu szczerze, że ponad trzydzieści cztery lata... Wywodzę się ze środowiska rybackiego. Proszę państwa, żaden z ministrów nigdy nie podjął tej decyzji.

Długo nie prosiliśmy. Oczywiście, było merytoryczne uzasadnienie projektu. Pan minister natychmiast podjął decyzję o przebudowie Portu w Ustce, za co panu bardzo, bardzo serdecznie dziękuję. Było to mocno uzasadnione, ponieważ stan techniczny Portu w Ustce od wielu, wielu lat rzeczywiście był nie do przyjęcia. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym poinformować Szanowną Komisję, że niektórzy państwo martwicie się o to, co z drugiej strony, niektórzy martwią się o to, że zostały pominięte małe porty i przystanie… w kwietniu pan minister ogłasza nabór na małe porty i przystanie. A zatem małe porty i przystanie także będą docenione.

Powiem państwu tak… mówiąc o tych dwóch sprawach, chciałbym państwu powiedzieć tak: jestem doskonałym obserwatorem, przez wiele lat obserwowałem to, co się działo w poprzednich rozdaniach. Nigdy nie mogłem się zgodzić z rozdawnictwem pieniędzy, jakie miało miejsce. Poprzez nasze posiedzenia, a także w terenie pokazałem panu ministrowi, jak źle były wykorzystywane pieniądze, które były przeznaczone na poszczególne projekty.

Chciałbym podać państwu przykład obłożenia dwóch niecek w miejscowości Jarosławiec. Zaprosiłem pana ministra, żeby przeszedł się ze mną. Pan minister mówił: *szukaj oszczędności, dlatego że Port w Ustce rzeczywiście musi być zrobiony, a jeżeli zmieścimy się w bardzo niedużych pieniądzach to proszę bardzo*. Pokazałem panu ministrowi jedną rzecz. Mówię: *panie ministrze, chciałbym pokazać panu budowę dwóch niecek ułożonych z kamieni*. Pan minister mówi: *panie przewodniczący, a czego pan oczekuje*? Mówię: *pro-*

szę, żeby pan minister mniej więcej ocenił sumę. Pan minister mówi: chyba 40 000 tys. zł. Mówię: *nie, panie ministrze, to kosztowało 160 000 tys. zł*.

Tak to wygląda. Porównajmy sobie kwestię wyłożenia dwóch niecek w Jarosławcu za 160 000 tys. zł oraz portu w Ustce, na który jest przewidziana suma 260 000 tys. zł. Powiem państwu szczerze, że port w Ustce mimo wszystko będzie przebudowany na 100%, mimo tego, że mamy wielkie trudności, jeżeli chodzi o to, że niektórzy panowie bardzo się niepokoją, że inwestycja ta nie będzie wykonana.

Proszę państwa, chciałbym również podziękować za zmianę trzech ustaw dotyczących rybołówstwa.

Pierwsza ustawa to ustawa o rynku rybnym, druga ustawa to ustawa o rybołówstwie, trzecia ustawa dotyczyła zmiany inspektoratu rybołówstwa w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Proszę państwa, to, co się działo poprzednio poprzez wymuszanie na rybakach poprzez owe ustawy... pierwsza ustawa, która to regulowała, nakazywała, ograniczała swobodę gospodarczą. Rybacy musieli zdawać swoje ryby tylko i wyłącznie do punktów pierwszej sprzedaży.

Podam państwu przykład, niesamowita głupota: rybak z Jastarni musiał płynąć do Helu, ponieważ tam był punkt pierwszej sprzedaży. Musiał tam zawieźć jedną tonę ryb, zdać do punktu pierwszej sprzedaży a następnie musiał wrócić do swojego docelowego miejsca, do portu w Jastarni. Ponadto za to, że tam popłynął, musiał jeszcze zapłacić 20 gr od kilograma. Tak to wyglądało, dzisiaj to wszystko uległo kompletnej zmianie.

Powiem państwu szczerze, że mam złe wspomnienia, mam bardzo złe wspomnienia, jeżeli chodzi o poprzedni rząd. Złe traktowanie środowiska przez pana ministra Marka Sawickiego zostało przeze mnie zapamiętane dosyć mocno. Nie mieliśmy żadnego szacunku ze strony pana ministra Sawickiego. Dzisiaj chyba nie ma takiej możliwości, żeby którykolwiek z ministrów ubliżał środowisku rybackiemu. Porównywanie rybaków do producentów tytoniu było trochę nie na miejscu a my zwróciliśmy się do pana ministra Sawickiego tylko i wyłącznie o to, żeby znieść te nieszczęsne kary, które zostały nałożone. Dlaczego zostały na rybaków nałożone? Dlatego, że domagaliśmy się prawdy o polskim końcu Bałtyku.

Panie ministrze, życzymy panu wielkiej wytrwałości, ponieważ wiem jedno, że bez pana nie znajdziemy dorszy. Planujemy pewne czynności, które pozwolą na to, że odbudujemy Bałtyk. Przy pana pomocy na pewno będzie to możliwe do spełnienia.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poproszę pana Kazimierza Drzazgę.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Drodzy państwo, postaram się krótko…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, zapowiem – pan wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

W ostatnim czasie u nas w Szczecinie, na Pomorzu Zachodnim trwa, jak widzimy, dosyć silna walka polityczna. Widzimy zachowanie naszych posłów. Podziwiam, że mają odwagę przyjść tutaj i po tym, co się stało, po rządach Platformy Obywatelskiej, popatrzeć nam w oczy i próbować oskarżać innych.

Jeżeli chodzi o oświadczenie w sprawie Bulk Cargo, wydane w dniu dzisiejszym. Jest to spółka, która funkcjonuje, jak powiedział pan minister, od 1994 roku. Wyobraźmy sobie, przetrzymajmy dalej tamte reali – to tak jakby ówczesną monetą dzisiaj próbować wypłacać pensje. W konsekwencji potrzebujemy środków na rozwój. Rzeczywiście, po opłaceniu ochrony i podatków od każdego dzierżawionego metra płacimy dodatkowe

pieniądze ze swoich. Kto wydzierżawiając majątek Skarbu Państwa zezwoli na taką niegospodarność? Nie podpiszemy się pod tym. Mówi to cały zarząd. Stoi za tym prokurator.

Dzisiaj wydaliśmy oświadczenie: „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. …" – przepraszam za krtań, ale po dwudziestu kilku latach pracy w chemii, w Zakładach Chemicznych Police mam uszkodzoną krtań – „…z dużym zaskoczeniem przyjął zapowiedź Zarządu Regionu NSZZ »Solidarność« Pomorza Zachodniego o złożeniu do prokuratury zawiadomienia, w którym zarzuca nam działanie na szkodę portu. To bezpodstawne insynuacje wskazujące na brak wiedzy o istocie rozmów prowadzonych w tej materii pomiędzy Zarządem Morskich Portów a Bulk Cargo Szczecin od ponad trzech lat. Wszelkie działania zarządu są ukierunkowane na rozwój portu, ekonomiczne i efektywne wykorzystanie infrastruktury portowej, nowe inwestycje oraz zwiększenie konkurencyjności działających tu podmiotów, a co za tym idzie, tworzenie nowych miejsc pracy. Nie godzimy się na to, żeby infrastruktura portowa była wykorzystywana przede wszystkim jako place składowe, ma ona służyć obrotowi portowemu.

Musimy zaprotestować przeciwko rozpowszechnianym w mediach nieprawdziwym informacjom i insynuacjom o braku woli ze strony Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Niestety, z pełną odpowiedzialnością Zarząd Morskich Portów stwierdza, że dotychczasowe działania Bulk Cargo miały na celu przedłużenie w czasie istniejącego stanu rzeczy i były pozorowanymi do zmiany umowy w zakresie warunków dzierżawy.

Od ponad trzech lat prowadzimy rozmowy z Bulk Cargo Szczecin, żeby wypracować optymalne zasady współpracy pomiędzy obiema spółkami, dostosować do dzisiejszych uwarunkowań rynkowych stawki dzierżawy oraz stopień wykorzystania infrastruktury portowej. Nie możemy bazować na zasadach współpracy ustalonych w roku 1994, kiedy zawierana ona była w zupełnie innych warunkach rynkowych i geopolitycznych. Nowa umowa musi być dostosowana do obecnych realiów rynkowych, w tym stawek czynszu. Stąd cieszymy się, że w końcu po trzech latach rozmów zarząd Bulk Cargo Szczecin mówi o konieczności urynkowienia stawek, bowiem właśnie do tego zmierzają nasze rozmowy. Naszym celem jest poprawa efektywności działania obu spółek oraz ich rozwój. Mamy nadzieję, że obie spółki w najbliższym czasie osiągną porozumienie.

Nie ma i nie będzie zgody Zarządu Morskich Portów nie tylko na to, żeby stosunkowo mała grupa osób wraz ze spółkami powiązanymi z Bulk Cargo uwłaszczyła się i czerpała nieuzasadnione korzyści z majątku stanowiącego własność Skarbu Państwa".

Podpisał Zarząd Morskich Portów.

Drodzy państwo, pan komisarz Polskiej Żeglugi Morskiej przed chwilą mówił o wykupie, można powiedzieć, o uratowaniu przed rabunkiem Polskiej Żeglugi Morskiej. Z dumą podkreślam, że byłem pierwszy (a kolega doktor Jacek Cichocki drugi), który podniósł za tym rękę. Jako Polak podkreślam, że jestem z tego dumny.

Następna rzecz…

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie przewodniczący, panie prezesie, przepraszam bardzo, mamy jeszcze trzech zgłoszonych mówców…

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Króciutko, już kończę.

Przez osiem lat byłem wiceprzewodniczącym Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego. Nie chcę czytać, ale przekazuję do protokołu uchwałę sejmiku z 8 marca w sprawie wyrażenia stanowiska w sprawie zagrożeń gospodarki morskiej, została przyjęta jednogłośnie przez aklamację – nic nie zostało zrealizowane do końca pobytu tamtych panów u władzy.

Krótki cytat z uzasadnienia uchwały sejmiku z 21 lutego 2012 roku: „Pomimo starań władz samorządowych i środowisk gospodarczych region zachodniopomorski nie jest w stanie pomóc sobie sam, bowiem stan gospodarki znajduje się na takim poziomie, iż region utracił zdolność do samoodbudowy. Tak więc sytuacja Szczecina miasta i subregionu tracącego pozycję gospodarczą, dodatkowo położonego peryferyjnie w stosunku

do głównego ośrodka życia społecznego i gospodarczego Polski, wymaga szczególnej uwagi polityków. Subregion stał się obszarem funkcjonalnym, wymagającym rozwoju nowych funkcji i nowych struktur gospodarczych, wspieranych instrumentami właściwymi dla polityki regionalnej rządu. Niezbędne staje się zaangażowanie władz centralnych w poprawę konkurencyjności i rozwój wewnętrznego potencjału regionu, żeby ten mógł sprostać wyzwaniom, co leży w jego oczywistym interesie”.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Proszę państwa, szesnastu radnych Platformy Obywatelskiej i pięciu Prawa i Sprawiedliwości podniosło rękę za.

Ostatnia rzecz. Weszliśmy na teren stoczni, są to porażające materiały skierowane do Komisji w dniu 28 stycznia 2014 roku. Stocznia jest szczególnym miejscem także w sensie historycznym. Tam podpisano pierwsze porozumienia, tam było centrum gospodarcze.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Kazimierzu, drogi prezesie, proszę cię…

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Ośrodek obróbki blach nieudostępniony, zdewastowany. Zdewastowany i nieudostępniony. To jest dorobek…

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie prezesie…

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

…i oni dzisiaj tutaj przychodzą i śmią oskarżać innych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie prezesie, dziękuję bardzo.

Do głosu zgłosiła się jeszcze jedna osoba, pan prezes, na koniec dwoje posłów.

Teraz pan prezes Trzeciakowski, ale bardzo proszę, krótko – trzy minuty, nie więcej na wypowiedź.

Prezes Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zdając sobie sprawę ze zmęczenia materiału, które może występować, postaram się naprawdę krótko.

Poprosiłem o głos z dwóch powodów. Po pierwsze, dlatego że od dnia 1 marca tego roku jestem prezesem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. a nazwa Gryfia była tutaj odmieniana wielokrotnie. Po drugie, jak panowie przewodniczący pamiętają z lat 2007-2009, kiedy byłem ostatnim prezesem Stoczni Szczecińskiej Nowa przed jej likwidacją, odzywam się bez względu na to, czy jest to bardziej czy mniej prawomyślnie.

Jedna zasadnicza uwaga: jestem ekonomistą. Niektórzy uważają, że wyklucza to możliwość zarządzania stocznią. Jeżeli natomiast jest się ekonomistą, patrzy się na liczby. Usłyszałem dzisiaj, że Morska Stocznia Remontowa Gryfia do dnia dzisiejszego nie osiągnęła przychodów z 2015 roku. Jest to prawda, tylko że chcę zwrócić uwagę, iż przychody stoczni w 2017 roku były niższe o 40 000 tys. zł niż w roku 2015, ale wynik był o 10 000 tys. zł lepszy. W roku 2018 przychody były niższe niż w 2015 roku o 29 000 tys. zł, ale wynik był lepszy o 19 000 tys. zł. Proponuję więc nie budować informacji, że przychody kształtują sytuację firmy, tylko wynik finansowy. Różnica pomiędzy rokiem 2015 a rokiem 2018 – w dniu wczorajszym dostaliśmy podpisane przez audytorów sprawozdanie finansowe za 2018 rok – jest taka, że w 2015 roku wynik finansowy Gryfii

to była strata w wysokości 17 500 tys. zł a w roku 2018 był wynik dodatni w wysokości 1500 tys. zł. To po pierwsze.

Po drugie, prawdą jest to, co strona społeczna pisze w swoich listach dotyczących sytuacji finansowej Gryfii, że jest ona bardzo trudna. Trudno, żeby była lepsza, skoro przez wiele, wiele lat stocznia generowała straty. Jeżeli chodzi o stan majątku to zapraszam wszystkich tutaj obecnych do wizyty w Gryfii. Jak państwo wejdziecie do stoczni, popatrzycie na stan majątku, będziecie musieli przyjąć za pewnik, że – albo załoga Gryfii przez ostatnie trzy lata nic nie robiła, tylko systematycznie demolowała majątek, albo stan zniszczenia stoczni nie wynika z ostatnich trzech lat.

I jeszcze jedna uwaga, która dzisiaj padła. Nie znam projektu dotyczącego platformy Lotos – Gryfia, znam natomiast projekt, który rzeczywiście się toczy i który rzeczywiście jest realizowany. Pozwolę sobie przeczytać jego nazwę, ponieważ jest ona dosyć długa. Jest to projekt naukowo-badawczy realizowany przez Morską Stocznię Remontową Gryfia, Akademię Morską w Szczecinie i Krajową Izbę Gospodarczą. Nazwa projektu brzmi: „Opracowanie i wdrożenie pilotażowej linii technologicznej do recyklingu jednostek pływających z zagospodarowaniem odzyskanych materiałów i czynników roboczych pozostałych w wyniku demontażu – zakład recyklingu statków”. Jeżeli wyczerpuje to punkt dotyczący potencjalnie możliwości demontażu platform wiertniczych to mam nadzieję, że projekt zostanie zrealizowany, że rzeczywiście tzw. zielona stocznia… dlatego, że taki przydomek roboczy ma ów projekt, zostanie w Gryfii zrealizowany.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Teraz, drodzy państwo, po trzy minuty, żeby nie było dłużyzn, żebyśmy zmieścili się w czasie.

Bardzo proszę, Urząd Morski w Gdyni – pan dyrektor Wiesław Piotrzkowski, bardzo proszę, potem pan prezes Greinke.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowne panie i panowie, proszę państwa, może zabiorę troszkę więcej czasu, może będą to cztery i pół minuty, ponieważ przez trzy minuty nie zdążę powiedzieć wszystkiego, co chciałbym powiedzieć. Swoje wystąpienie jestem winien zarówno swojemu przełożonemu, panu ministrowi, jak też, proszę państwa, pracownikom urzędu morskiego.

Były pytania, co nastąpiło przez trzy lata.

Otóż, przez trzy lata w Urzędzie Morskim w Gdyni mieliśmy przyjemność prowadzić po sześćdziesiąt postępowań przetargowych w roku. Były to olbrzymie przedsięwzięcia, które były realizowane składem osobowym niewiele się zmieniającym. Proszę państwa, sześćdziesiąt przetargów w roku o wartościach od kilkuset tysięcy złotych do kilkuset milionów złotych.

Jakie inwestycje realizujemy? Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku o wartości 795 000 tys. zł (inwestycje, które w tej chwili wymieniam, w 85% są dofinansowane z pieniędzy unijnych), pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnątrz Portu w Gdyni – etap II o wartości 170 000 tys. zł, modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku o wartości 161 000 tys. zł. Przedziały czasowe to drugi kwartał 2018-2020, niektóre inwestycje są od 2017 roku czy od 2016 roku jak np. zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-navigation o wartości 41 000 tys. zł.

Wymiana taboru pływającego urzędu morskiego o wartości 83 000 tys. zł, budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie GMDSS-PL o wartości 19 000 tys. zł – wprawdzie wartość jest mała, niemniej jednak dzięki tej inwestycji dofinansowanej przez Unię Europejską będziemy mogli rocznie przysporzyć do budżetu państwa oszczędności w wysokości kilku milionów rocznie poprzez to, że zrezygnujemy z usług firmy prywatnej Emitel a będziemy tę powinność konwencyjną wykonywać sami.

Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego w wysokości 75 000 tys. zł, zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej w wysokości 35 000 tys. zł. Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego to małe przedsięwzięcie, ale ważne – o wartości 665 tys. zł. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich o wartości 6504 tys. zł, projekt planu zagospodarowania przestrzennego dla obszarów portowych Zalewu Wiślanego oraz projekt planów szczegółowych dla wybranych akwenów o wartości 2550 tys. zł.

W końcu kanał żeglugowy, o którym tak chętnie rozmawiamy. Dzisiaj dużo zostało powiedziane. Jest to przedsięwzięcie budżetowe. Jak państwo wiecie, jest to program wieloletni. Jest również ustawa, która została przyjęta, pan poseł Jerzy Wilk wymienił dzisiaj, iloma głosami.

Proszę państwa, całość daje nam kwotę 2 276 193 tys. zł, z czego dofinansowanie wynosi 1 186 155 tys. zł.

Proszę państwa, trzeba powiedzieć, że inwestycje te, moim zdaniem, są historyczne. Stwarzamy nową jakość, jeżeli chodzi o obsługę portów. W shippingu nic nie dzieje się samo, biznesowi trzeba pomóc. To, że w naszych portach mamy zwiększone ładunki, liczbę kontenerów to, między innymi, skutek poprawy czasu odprawy kontenera, uwolnienia kontenera z depotu, żeby odbiorca ładunku mógł kontener szybko dostać. Staliśmy się konkurencyjni. Dzięki temu jest przyrost ładunków. Mam nadzieję, że będzie on trwał w dalszym ciągu.

Na koniec chciałbym ustosunkować się do sprawy związanej z problemami prawnymi, z przetargiem na kanał żeglugowy. Proszę państwa, rzeczywiście wpłynęło odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej. Odwołanie to normalna procedura przetargowa, nie jest to żaden problem. Rozmawiamy, odpowiadamy. Jak państwo widzicie, na przestrzeni lat mamy bardzo dużo przetargów. Chcielibyśmy realizować wszystkie przedsięwzięcia w miarę sprawnie i terminowo.

To tyle.

Powiem jeszcze tylko o Naturze 2000. Dla przypomnienia podam, że w Polsce jest to 34% oraz, od 12% do 14%, w pozostałych krajach unijnych.

Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Do pozostałych spraw nie będę się odnosił.

Zapraszam do urzędu morskiego na dyskusję na wszelkie tematy, i transportu intermodalnego, i kwestii związanych z Najwyższą Izbą Kontroli.

Proszę państwa, rocznie mamy minimum trzy kontrole Najwyższej Izby Kontroli, ostatnio zakończyła się kontrola budżetowa. Jako marynarz byłem poddawany inspekcjom, kontrolom. Jestem chętny, współpracuję, nie ma nic do ukrycia. Raporty są publikowane na stronach Najwyższej Izby Kontroli, można zajrzeć, jakie są uwagi. Uwagi są, pomagają one w poprawie jakości naszego działania.

Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan kapitan wie, co mówi, jest praktykiem z krwi i kości od wielu dziesiątków lat.

Bardzo proszę, pan prezes Greinke, port gdański.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Łukasz Greinke:

Dzień dobry.

Szanowni państwo, ponieważ na przykładzie Portu w Gdyni we wniosku pokazano, że w portach nie następują żadne inwestycje, chciałbym powiedzieć, chciałbym państwa poinformować, że kosztem blisko 600 000 tys. zł w tej chwili są zakontraktowane i prowadzone prace inwestycyjne w Porcie Wewnętrznym, które polegają na przebudowie blisko pięciu kilometrów nabrzeży. Następuje pogłębienie toru wodnego w Porcie Zewnętrznym. Budujemy sześć kilometrów nowych dróg, pięć obiektów inżynieryjnych,

dwanaście kilometrów kolei. Dodatkowo PKP PLK, staraniem pana ministra Gróbarczyka, uruchomiło program dostępowy. W tej chwili nakładem 1 200 000 tys. zł zapewnia dostępność do naszego portu, rozbudowując stacje Port Północny oraz Zaspa Towarowa.

Drodzy państwo, w 2016 roku, kiedy przyszedłem do portu, na terenie portu zidentyfikowałem, że faktycznie byliśmy „zielonym portem – 100 ha lasów porastało tereny, które powinny być deweloperskie, które powinny zarabiać. Rocznie wydaję kilkanaście milionów na same opłaty administracyjne, które należy uiścić do budżetu gminy miasta Gdańska z tytułu pozwolenia na wycinkę drzew. Porty tak nie powinny wyglądać.

To, jak ministerstwo to przedstawia, to, że podniosło porty do takiej rangi, że podniosło całą branżę morską, to już jest gigantyczne osiągnięcie ministerstwa. Wcześniej tego nie było. Nikt nie rozumiał tego, że porty są nie tylko oknem na świat, ale generują także olbrzymie wpływy do budżetu państwa. Pan minister powiedział o kwocie 40 000 000 tys. zł. Musimy mieć świadomość, jeżeli chodzi o nasze wszelkie ambicje, plany – tak, jesteśmy ambitni, planujemy, absolutnie nie mamy żadnych kompleksów. Będziemy chcieli dążyć i nadążyć za najlepszymi, mieć terminale głębokowodne. Chcemy mieć takich terminali jak najwięcej, dlatego że widzimy, iż generują one największy obrót i największe wpływy również do naszego portu.

Jeżeli chodzi o egzotyczne wycieczki, które wszyscy odbywamy, możecie państwo chyba tylko połączyć to sobie w jedną całość. Będąc między innymi w Singapurze, udało się przekonać inwestora, jakim jest PSA (nie jest to koncern Citroëna – pan, który przyjechał do mnie, mówił, że był tutaj w porcie, rozmawiał z poprzednim zarządem, ale wzięli go za Citroëna). To już pokazuje skalę kompetencji poprzednich zarządów, jak rozmawiały z potencjalnymi inwestorami. W tej chwili jest PSA. Dzięki egzotycznym wyjazdom mamy deklarację inwestycji w rozbudowę terminala DCT o wartości 2 000 000 tys. zł.

Tak więc melduję, że u nas również nic się nie dzieje.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Drodzy państwo, krótko, ponieważ chcemy skończyć do godz. 20, łącznie z głosowaniem.

Jest dwóch parlamentarzystów, moich kolegów, którzy chcieliby zabrać głos. Najpierw jeszcze dwie osoby – pan Cichocki, wiceprezes do spraw rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. i pan Mirosław Purzycki, przewodniczący Federacji Organizacji Rybaków Śródlądowych – tylko, panie Mirosławie, dwie minuty, bo będę odbierać głos. Bardzo proszę, panie Mirosławie…

Jest napisane pan Mirosław Purzycki. Bardzo proszę, panie Mirosławie, potem pan prezes Cichocki.

Bardzo proszę, dwie minuty.

Prezes Organizacji Producentów Ryb Jesiotrowatych Mirosław Purzycki:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, postaram się nawet krócej.

Przede wszystkim dziękuję bardzo, że mogę uczestniczyć w tym spotkaniu. Kolega Wysoczański powiedział na temat rybactwa morskiego a ja powiem w jednym zdaniu na temat rybactwa śródlądowego.

Największą zasługą pana ministra Gróbarczyka, a także pana dyrektora Wrony jest to, że pomimo rozbieżnych interesów mamy jednak wspólne interesy, udało się tego dokonać za kadencji pana ministra. To pierwsza rzecz.

Druga rzecz to sprawa, która się z tym łączy. Jest to dla nas, dla rybactwa śródlądowego rzecz niesamowicie ważna. Pan minister się zgodził. Nie wiem, jakie były historie, jakie były powody. Uczestniczyłem w pracach nad pierwszym prawem wodnym w 2000 roku, teraz też uczestniczyłem w pracach nad prawem wodnym. To, że Wody Polskie są razem z nami, z rybactwem śródlądowym, to jest dla nas niezwykle ważna sprawa. Uczestniczę w różnych spotkaniach. W terenie słyszę, że postawiono na odpowiednie osoby. Jesteśmy za to wdzięczni.

Druga sprawa. Jako toruńczyk muszę powiedzieć, że cieszę się, iż pan minister zajął się sprawą żeglugi śródlądowej. Przede wszystkim jest szansa, że po pięciuset latach Toruń powróci do tego, że będzie portem morskim – był takim portem, o to rozpoczęła się wojna trzydziestoletnia z Krzyżakami, jak pamiętamy.

Dziękujemy.

Na koniec powiem jedną rzecz: byłem świadkiem, jak dwa inne samochody nie mogły wyjechać znad jeziora a SUV pojechał bez problemu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie Mirosławie.

Bardzo proszę, pan wiceprezes Cichocki.

Wiceprezes do spraw rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Jacek Cichocki:

Dziękuję bardzo, postaram się w telegraficznym skrócie.

Przeczytałem wniosek, ponieważ zajmuję się inwestycjami w porcie, szybko chciałbym odnieść się do tego, co zostało napisane we wniosku. Pierwsza sprawa to terminal kontenerowy. Cytuję: „Podobne praktyki mają miejscu również w Świnoujściu, gdzie planuje się rozpoczęcie (wbicie łopaty prawdopodobnie jeszcze przed wyborami) budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego. Dzieje się tak pomimo faktu, że w przeszłości trzy próby budowania terminalu skończyły się fiaskiem”.

Otóż chciałbym państwa poinformować, że jest to niepełne, ponieważ wcześniej rozpatrywano terminal feeederowy, natomiast od roku 2014 był rozpatrywany, już poprzedni zarząd rozpatrywał terminal hubowy, który będzie zlokalizowany na zewnątrz portu zewnętrznego.

Istnieje duże zainteresowanie. Z analizy przeprowadzonej jeszcze przez poprzedni zarząd wynika wprost, że istnieje potencjał oraz możliwości budowania takiego terminala. Jest duże zainteresowanie zarówno potencjalnych inwestorów, jak i towarzystw żeglugowych. To tak krótko.

Jeżeli chodzi o mówienie o tym, że to się w ogóle nie opłaca, szanowni państwo, to jeżeli zostanie to wybudowane, stanie się to we współpracy z inwestorem zewnętrznym. Proszę mi wierzyć, że ktoś, kto ma zainwestować kwotę 2 000 000 tys. zł, nie będzie się opierał na tym, co ktoś beletrystycznie napisze sobie na Facebooku. Nie siedzą tam ludzie, którzy nie wiedzą, o czym mówią. Będą przeprowadzone tego rodzaju analizy. To inwestor (a muszę państwu powiedzieć, że jest duże zainteresowanie) będzie decydował o współpracy. Będzie to robione razem z rynkiem, nie będą to facebookowe informacje od ekspertów.

Był także zarzut, że w zespole portowym Szczecin i Świnoujście realizowana jest w pełni przygotowana jeszcze w 2015 roku inwestycja w 12,5 metra do Szczecina. Jest zarzut, że nie ogłoszono żadnych przetargów.

Szanowni państwo, chciałbym poinformować, że ta w pełni przygotowana do roku 2015, a właściwie roku 2016, inwestycja była przygotowana przeze mnie. Od roku 2007 do roku 2016 pracowałem w urzędzie morskim jako dyrektor techniczny. Nadzorowałem wszystkie wielkie inwestycje, między innymi budowę falochronu oraz przygotowanie do 12,5 metra. Doskonale wie, w jakim stanie przygotowania jest inwestycja, którą kontynuują koledzy z urzędu morskiego.

Powiem krótko: materiał, który jest przedstawiony, został napisany bez znajomości pojęć, jeżeli chodzi o procesy inwestycyjne. Powiem państwu, że jeżeli chodzi o 12,5 metra, jeszcze ja i mój zespół podejmowaliśmy decyzję, że będziemy to realizowali w formule „zaprojektuj, zbuduj”. W związku z tym był ogłoszony przetarg na projekt, gdzie jest ten sam wykonawca, który potem go realizuje.

Informuję państwa, że pierwsze projekty według harmonogramu, częściowe pozwolenia na budowę będą na koniec tego roku. Nasze projekty stowarzyszone z projektem 12,5 metra, o których mówi się, że nie ma żadnych przetargów, zostały przyjęte w innej formule. W związku z tym najpierw przygotowujemy projekt z pozwoleniem na budowę, potem wybieramy wykonawcę.

Chciałbym poinformować państwa wnioskodawców, że oba projekty mamy praktycznie zakończone. Czekają one tylko na pozwolenie wodnoprawne i pozwolenie na budowę. W sierpniu ogłaszamy obydwa przetargi na wykonawstwo robót, są także wybrani inżynierowie kontraktów. Informacje o wszelkich przetargach, postępowaniach i rozstrzygnięciach są ogólnodostępne. Wystarczyło sobie tylko zadać trud, żeby poznać rzeczywisty stan inwestycji. Po prostu we wniosku nie dochowano elementarnej staranności, jeżeli chodzi o fakty.

Ostatnia już rzecz. Napisano, że kuriozalna jest też sprawa inwestycji w stanowiska 5 i 6 w porcie. Inwestycja ta była praktycznie przygotowana i była gotowa do realizacji. Dopiero teraz ogłoszono przetarg na jej wykonanie.

A więc informuję państwa, że nie była przygotowana, była tylko koncepcja. Trzeba było przejść cały proces inwestycyjny a przypominam państwu, że proces inwestycyjny to faza dokumentacyjna i faza wykonawcza, często faza dokumentacyjna trwa dłużej niż faza wykonawcza. Trzeba to, po prostu, wiedzieć. Są to podstawowe pojęcia, jeżeli chodzi o przeprowadzanie inwestycji.

W każdym razie, już w 2016 roku ogłosiliśmy przetarg na projekt. Uzyskaliśmy wszystkie pozwolenia. W tej chwili, w dniu 26 kwietnia otwieramy oferty na fizyczne wykonawstwo robót. W związku z tym określanie prawidłowego, dobrze przeprowadzonego, z odpowiednią starannością procesu inwestycyjnego jako kuriozalnego, jest poważnym nadużyciem i świadczy o tym, że ktoś, kto państwa posłów wprowadził w błąd poprzez niepodanie podstawowych faktów, nigdy nie przeprowadził takiej inwestycji od początku do końca, nie miał z tym nic wspólnego. To tak jakby powiedzieć, że mamy świetnego eksperta od rajdów samochodowych, ale jest tylko jeden problem, że nigdy nie siedział za kierownicą, tylko dużo oglądał w telewizji.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Teraz pan poseł Misiło i pan poseł Kobylarz – bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca, będzie trzy minuty.

Najpierw chciałbym zapytać pana prezesa Gryfii, ponieważ powiedział pan, że przychody nie odzwierciedlają kondycji firmy. Oczywiście, chodzi o strukturę przychodów.

Chciałbym zatem zapytać, czy zysk wynika z działalności operacyjnej czy może ze sprzedaży środków trwałych? W ubiegłym roku wysłałem interpelację i do dzisiaj nie otrzymałem odpowiedzi. Byłbym usatysfakcjonowany, gdyby pan albo pan minister mógł wpłynąć na to, żebym mógł dostać odpowiedź. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Mówił pan, panie ministrze, o ustawie VAT, że jest ona takim dobrodziejstwem. Zapytałem, ile podmiotów skorzystało z dobrodziejstw ustawy. W ubiegłym roku odpowiedział mi pan, że nie jest w stanie wymienić ani jednego takiego podmiotu, ani jednego. Jest to pana odpowiedź. Jeżeli państwo będą chcieli zobaczyć, interpelacja znajduje się na stronach sejmowych.

Kolejna rzecz. Mam pytanie do pana prezesa Drzazgi i do pana Pawła Brzezickiego. Po tym jak państwo powiedzieli, jakie było złodziejstwo w kierowanych przez państwa spółkach, chciałbym zapytać, ile osób zostało skazanych przez sądy, chociażby w pierwszej instancji, w związku z owym „kradziejstwem"? Minęły już trzy lata, wobec czego rozumiem, że sądy mogły zająć się tymi sprawami, tym złodziejstwem, tą niegospodarnością. Ile?

Według mojej wiedzy, zero. Może chociaż powiedzą państwo, ile aktów oskarżenia skierowano do prokuratury. Ile procesów się toczy? Według mnie, także zero, ale – oczywiście – mogę się mylić.

I ostatnia rzecz.

Muszę przyznać, że urzekł mnie pan, panie komisarzu Brzezicki, swoim cynizmem i sarkazmem. Jeżeli będą wymieniać pana prezesa Kurskiego, niewątpliwie pan ze swoim zespołem będzie mógł go godnie zastąpić.

Pragnę państwa poinformować, o czym wielokrotnie pisałem do pana ministra, że pan sprawuje swój urząd niezgodnie z przepisami prawa, a więc niezgodnie z ustawą z dnia 25 września 1981 roku, niezgodnie z art. 56 i 65, dlatego że zarządcę komisarycznego można wprowadzić tylko i wyłącznie, kiedy przedsiębiorstwo państwowe osiąga stratę a Polska Żegluga Morska za okres, za który został pan wprowadzony, straty nie osiągała. Próbują państwo wyinterpretować, że stratę osiągał cały holding, ale na podstawie wspomnianej ustawy nie może być mowy o strukturze holdingowej.

Straszy pan posłów pozwami… bardzo chętnie spotkam się z panem na sali sądowej, jeżeli zechce pan złożyć pozew. Myślę, że sąd będzie mógł udzielić odpowiedzi na wszystkie pytania, wszystkie wątpliwości.

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Chciałbym odnieść się do wniosku, nad którym dzisiaj debatujemy cztery godziny.

Moja konkluzja jest taka: najbardziej zapadły mi w pamięci trzy argumenty, które są wypowiadane przeciwko panu ministrowi. Po pierwsze, *to nie my pojechaliśmy na wyjazd zagraniczny, tylko wy* – mówię o Rejsie Niepodległości. Po drugie, to *wy będziecie nadzorować przekop Mierzei Wiślanej, gdzie prawdopodobnie będzie bursztyn*. Po trzecie, panie pośle Aziewicz, naprawdę mam do pana troszeczkę żalu, z całym szacunkiem, że przed głosowaniem nie przekonał pan swoich posłów, że jeżeli będzie wykonywana inwestycja to trzeba będzie wyciąć drzewa. Nie wiem, czy posłowie, którzy głosowali za inwestycją, myśleli, że inwestycja będzie robiona pomiędzy drzewami. Jest to naturalne, że drzewa musiały zostać wycięte.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pani Maria Skubniewska, która odniesie do pytań pana posła Misiły.

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maria Skubniewska:

Zarzut, że w przedsiębiorstwie jest nieprawny komisarz i nieprawny zarząd komisaryczny, słyszę już od kilku lat. Jeszcze raz powtórzę, że najlepszym oceniającym ów projekt był sąd, który zarejestrował pana Pawła Brzezickiego, zarejestrował cały proces jako właściwy. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że to prawda, iż przedsiębiorstwo państwowe jako czapka -matka nie miało straty, ale audytor, o którym tutaj była mowa, czyli KPMG, porządny audytor, od czterech lat przy badaniu bilansu robił zastrzeżenia, że bilans jest sporządzony niewłaściwie i, że nie są tworzone takie rezerwy, jakie powinny być tworzone. Gdyby bilans był tworzony w sposób właściwy, najprawdopodobniej strata byłaby znacznie wcześniej, z tym że wcześniej nikt tego nie weryfikował. Teraz robi to pan minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, wtedy robiła to rada pracownicza, która głosowała za wszystkim… być może nie rozumiała…

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

Chciałbym uzupełnić tę wypowiedź.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chwileczkę, panie prezesie.

Dyrektor departamentu w MGMiŻŚ Maria Skubniewska:

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące działalności Gryfii, chciałabym powiedzieć, że to, iż Gryfia nie osiągała takich przychodów jak kiedyś, to prawda, ale też zawsze miała znacznie wyższe koszty działalności niż przychody, co znaczy, że finansowała swoich odbior-

ców. Po raz pierwszy nie było takiej sytuacji w roku 2017, dlatego że przychody były wyższe od kosztów działalności operacyjnej. W roku 2018 również miała miejsce taka sytuacja.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan Brzezicki.

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

Chciałbym uzupełnić wypowiedź pani dyrektor.

Zarząd komisaryczny został wprowadzony w lutym 2017 roku, za rok 2016 Polska Żegluga Morska miała stratę. Była to strata w wysokości kilkudziesięciu milionów złotych.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Pani dyrektor mówiła, że nie miała.

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

Nie, nie, dlatego prostuję… Polska Żegluga Morska miała stratę za rok...

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Pani dyrektor nie wie?

Zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej Przedsiębiorstwie Państwowym Paweł Brzezicki:

Pani dyrektor wie – panie pośle, naprawdę szkoda z panem rozmawiać… wie pan, nie zna się pan na niczym.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

/wypowiedź poza mikrofonem/

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, panie pośle…

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie pośle, uspokoi się pan?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, zadał pan pytanie, więc proszę słuchać odpowiedzi.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Uspokoi się pan?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Potem ewentualnie udzielę panu głosu.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Po prostu, chcę ustalić, kto mija się z prawdą.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę… jeszcze nie udzieliłam panu głosu, nie udzieliłam panu… zadał pan pytanie.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Oczywiście jest tak, że opozycji możecie nie udzielać głosu, sami sobie debatujcie. Sami sobie przegłosowujcie, jeżeli nie jesteśmy wam do niczego potrzebni.

Oczywiście, jest to bardzo proste, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Powiedziałam panu, że nie udzielam panu głosu.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Proszę się tak nie denerwować, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Niech pan to też uszanuje, wszystkich pan poucza a sam nie potrafi...

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Szanuję. Bardzo panią przepraszam. Nie unoszę się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę nie krzyczeć na gości.

Też muszę podnieść głos, żeby pana uspokoić.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Nie krzyczę na gości.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze nie udzieliłam panu głosu.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze udzielić odpowiedzi na pytania pana posła Misiły, który zadał trzy pytania?

Niestety, muszę się przekrzykiwać z panem posłem Misiłą.

Bardzo proszę, pan poseł Misiło chciałby jeszcze coś powiedzieć.

Poseł Piotr Misiło (PO-KO):

Pani przewodnicząca, bardzo dziękuję.

Chciałem tylko dowiedzieć się, kto wobec tego mija się z prawdę.

Moim zdaniem, odpowiedź pani dyrektor jest zgodna ze stanem faktycznym – Polska Żegluga Morska nie miała wówczas straty. Występowałem w tej sprawie do pana ministra, pan minister potwierdził. Dlatego myślę, panie komisarzu, że pana cyniczne postępowanie jest niepotrzebne, dlatego że nie prowadzi do niczego.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Na zakończenie wnioskodawca, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Na koniec, tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, już teraz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, chciałbym podziękować za debatę, dla mnie bardzo ciekawą debatę.

Doceniam poparcie dla pana ministra ze strony osób, które – albo wprost, albo pośrednio – pan zatrudnił, jest to ważny kapitał. Przekazaliście tutaj państwo masę ciekawych informacji. Może nie do końca warto było ulegać emocjom, które niosły was w zachowania trochę jak z filmu „Miś", ale jednak sporo wiedzy pozostało i to wiedzy, której nie pamiętam z posiedzeń sejmowej komisji.

Pan prezes Brzezicki ma żal do nas, że przygotowując się korzystamy z wiedzy gazetowej. Mogę porównać to, co pan prezes w tej chwili mówił o Polskiej Żegludze Morskiej, z tym, co pan minister odpisywał na interpelacje albo co wcześniej było mówione na posiedzeniach sejmowej komisji.

Nasz wniosek już spełnił swoją rolę, przed nami jeszcze debata w Sejmie. Mam świadomość sejmowej arytmetyki. Nie wygramy głosowania ani tutaj, ani na sali sejmowej. Chodziło nam natomiast o wywołanie debaty, która miastu i światu pokaże prawdę na temat tego, co się dzieje w obszarze gospodarki morskiej, prawda się ujawnia.

Zwrócę się jeszcze do pana Brzezickiego.

Ma pan do mnie żal, że Komisja Skarbu Państwa nie zajmowała się Polską Żeglugą Morską… o ile dobrze pamiętam, w tym czasie był pan chyba poza Polską Żeglugą Morską, są protokoły z posiedzeń Komisji. Naprawdę wielokrotnie pochylaliśmy się nad Polską Żeglugą Morską. Pamiętam panów w marynarskich mundurach, którzy do nas

przychodzili. Pamiętam także intencje komercjalizacji Polskiej Żeglugi Morskiej. Ciągle uważam, że było to najlepsze rozwiązanie.

O ile dobrze pamiętam, Prawo i Sprawiedliwość w tamtym czasie miało inny pogląd w tej materii. Pamiętam także różne insynuacje, dwuznaczności, które się z tym wiązały, ale taka była przyszłość. Przypominam natomiast, że teraz rozmawiamy o przeszłości, ale w horyzoncie trzyletnim, taka jest istota naszego posiedzenia. O historii możemy jeszcze rozmawiać.

Mam żal za insynuacje, które tutaj padały, i to ze strony gości, co jest tym bardziej przykre, dlatego że w parlamencie może sobie wzajemnie trochę więcej wybaczamy. Jeżeli pytam o koszty Rejsu Niepodległości, to nie oznacza, że jestem przeciwny temu rejsowi. Proszę mi nie dorabiać żadnej gęby, ponieważ się nie dam. Po prostu wiem, że po to jestem wybrany, żeby patrzeć wam na ręce, patrzeć na koszty, dlatego że wydajecie publiczne pieniądze. Chciałbym do końca wiedzieć, ile kosztował rejs. Wiem, że płaciło nie tylko ministerstwo, ale też spółki, uczelnie, itd., poszły na to ogromne kwoty. Chciałbym mieć pewność, że pieniądze zostały racjonalnie wydatkowane, że w związku z tym nie było żadnych nadużyć.

Takie pytania są zupełnie naturalne, taka jest rola sejmowej Komisji. Dokładnie to my jesteśmy po to, żeby nadzorować rząd a nie odwrotnie.

Namawiam jednak do rzetelności. Jeżeli pytam o koszty nowej inwestycji, o analizę efektywności przedsięwzięcia, to robię to w trosce o publiczne pieniądze. Nie oznacza to, że jestem przeciwny terminalowi w Świnoujściu, nie wiem… portowi zewnętrznemu czy portowi centralnemu. Proszę nie wpuszczać nas w trochę podwórkowe formy prowadzenia dialogu, że jak pytam o zasadność inwestycji w Gdyni to dla odmiany jestem agentem Gdańska, Sopotu czy nie wiem czego jeszcze.

Podsumowując naszym celem było wywołanie debaty i debata ta się toczy. Forma jest, jaka jest. Nie ma tu związków zawodowych. Nie zapraszaliśmy tutaj naszych gości, żeby trochę zrównoważyć potencjały, emocje i oczywiście interesy, które stoją za panami, ale wiedzę przyjmuję.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan minister?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym z całą stanowczością zaprotestować, dlatego że ci panowie dzisiaj (przepraszam, że się tak do pana zwracam) nie chcieli debaty, tylko chcieli mnie odwołać z tego tytułu, że zorganizowaliśmy Rejs Niepodległości, że budujemy porty, że chcemy budować port zewnętrzny, że chcemy budować port centralny.

Z tego wszystkiego chce nas pan rozliczyć i wyrzucić a my uważamy, że to wy spowodowaliście taką sytuację, jaka zaistniała. A więc niech pan nie mówi takich rzeczy, że chce pan wywołać debatę. Pan, po prostu, chce nas wyrzucić, dlatego że...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Ale nie dam rady, mam tego świadomość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, panowie… to ja udzielam głosu.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Chcę, to prawda, żeby nie było wątpliwości.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję wszystkim za zaangażowanie.

Musimy przejść do następnego punktu.

Zamykam debatę, dyskusję. Dyskusja była burzliwa. Szkoda, że niektórzy nie mogą dostosować się do regulaminu, który tutaj panuje. Mam nadzieję, że w tej chwili pójdzie już gładko. Musimy przystąpić do głosowania.

Poddaję wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka?

Kto jest za?

Kto jest przeciwny?

Kto wstrzymał się od głosu?

Sekretarz Komisji Grażyna Kućmierowska:

Za głosowało 5 posłów, 10 – było przeciwnych, nikt nie wstrzymał się od głosu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W związku z tym ogłaszam, że Komisja negatywnie zaopiniowała powyższy wniosek.

Pozostał nam wybór posła sprawozdawcy.

Proponuję powierzyć tę funkcję panu posłowi Krzysztofowi Zarembie. Jeżeli są jakieś inne propozycje, proszę je zgłaszać.

Nie widzę.

Czy jest sprzeciw wobec osoby posła sprawozdawcy?

Nie ma, w związku z tym pan poseł Krzysztof Zaremba został posłem sprawozdawcą.

Dziękując państwu za udział w posiedzeniu Komisji informuję, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zapraszam na następne posiedzenia.